

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO – LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM
COMÉRCIO EXTERIOR**

NEIR ALBERTO LUCINGA CHITÉN

**OS DESAFIOS DAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE ANGOLA NO PROCESSO
DE NACIONALIZAÇÃO DAS MERCADORIAS NO PORTO DE LUANDA -
ANGOLA**

**CRICIÚMA
2014**

NEIR ALBERTO LUCINGA CHITÉN

**OS DESAFIOS DAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE ANGOLA NO PROCESSO
DE NACIONALIZAÇÃO DAS MERCADORIAS NO PORTO DE LUANDA -
ANGOLA**

Monografia apresentado para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração com Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof. MSc. Julio Cesar Zilli

CRICIÚMA

2014

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus todo poderoso pela graça concedida ao longo da minha vida acadêmica e social e pelas constantes bênçãos nessa longa caminhada.

Especialmente a minha mãe que tudo aquele ser que só temos uma única vez na vida “Mãe” qualquer agradecimento seria insuficiente para expressar a enorme gratidão que trago comigo por ter-te como mãe Bernardeth Pedro, obrigado por depositar um amor incondicional em mim, e fazeres até o impossível pelos teus filhos.

A minha irmã Délcia Bernardeth Chitém, que é uma segunda mãe pra mim, obrigados pela confiança, pelo enorme carinho, principalmente pelos exemplos, devem o que sou hoje a ti minha Maxinguila Maxinguila, essa conquista é intrinsecamente sua, Te amo.

Aos meus irmãos cassules Faury, Robinho, Nery pelo amor e confiança, passo-vos testemunho, agora é a vossa vez.

Ao Primo Elmer obrigado por estar ai sempre disposto a me ajudar. A cunhada Neide Micaela obrigada pela compreensão e por seres minha conselheira.

Ao Sarchel Nicesio um irmão de pai e mãe separados, pela sua presença nos momentos inóspitos dar um help, e as suas chamadas de atenção, valeu mano o sucesso nos espera. O Leboston amigo de batalha, podemos cair, mas seremos levantados porque amamos aqueles que estão do nosso lado. A Chirlene Lino cutxy cutxy, pela força nas horas de indecisão do curso, Winnie, Nuria, Nelma, pela vossa contribuição. Ao Tomas pela otimização das ideias e os ricos conselhos

Um agradecimento em especial vai para o meu amigo e orientador Júlio Cesar Zilli, um profissional de imensa inteligência e honestidade, por ter sido um elemento crucial, para a elaboração desta monografia, pela sua grande paciência e dedicação. Desejo-te o melhor que se pode desejar a alguém nessa vida.

Aos meus colegas adquiridos no decorrer do curso disponíveis para qualquer dúvida durante essa longa caminhada Gilson, Pedro e Maria Egito.

Aos professores do curso de Administração com ênfase em Comercio exterior, pelos conhecimentos repassados e pela amizade adquirida ao longo deste curso que se finda.

Agradeço a Unesc de uma forma geral, por ter aberto suas portas para a realização deste grande sonho.

A todos o meu muito Obrigado!!

RESUMO

LUCINGA, Neir Alberto. **Os desafios das empresas importadoras de Angola no processo de nacionalização das mercadorias no porto de Luanda - Angola.** 2014. 86 páginas. Monografia do Curso de Administração - Linha de Formação Específica em Comercio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

O despacho aduaneiro é análise da veracidade dos dados declarados pelo importador ou exportador em relação à mercadoria importada ou exportada com o intuito de proteger o mercado interno e evitar práticas desleais de competição. Atualmente, as empresas buscam cada vez mais atender o cliente de forma eficiente, reduzindo os custos logísticos, agregando valor ao produto e à imagem da empresa. Partindo desse pressuposto, o presente estudo teve como objetivo analisar os desafios encontrados pelas empresas no processo de nacionalização das mercadorias. Com relação à metodologia utilizada, o trabalho caracterizou como uma pesquisa descritiva quanto aos fins de investigação e pesquisa bibliográfica e de campo quanto aos fins investigação. A população alvo foi delimitada por empresas importadoras registradas no Conselho Nacional dos Carregadores de Angola caracterizadas por 100, tendo como amostra 17 empresas importadoras de Luanda. O estudo caracterizou-se por coleta de dados primários e técnica de coleta de dados quantitativa. O instrumento de coleta de dados foi um questionário aplicado via e-mail, enviado diretamente para os profissionais dos departamentos de importação. A análise dos dados foi essencialmente qualitativa. Verificou-se que os maiores desafios encontrado pelas empresas importadoras de Luanda são intrínsecos ao porto de Luanda como agilidade na liberação aduaneira, o custo portuário, gerando assim outros custos. Em contra partida a questão melhoria as empresas indicaram a redução do custo do transporte e porto. No comércio exterior as empresas atuam nele a mais de 10 não obstante do seu porte e atuando diretamente nas importações. Por fim este trabalho recomenda às empresas a descentralização dos polos industriais

Palavras – chave: Importação. Despacho Aduaneiro. Porto Luanda. Angola.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Evolução das exportações em FOB/US\$ bilhões 2005/2012.....	21
Figura 2 - Evolução das importações em valor FOB/US\$ bilhões 2005/2012.	22
Figura 3 - Representação da evolução do saldo comercial em FOB/US\$ bilhões2005/2012.	23
Figura 4 - Representação do procedimento do despacho aduaneiro.	39
Figura 5 - Imagem aérea do Porto de Cabinda.....	41
Figura 6 - Porto de Cabinda.....	42
Figura 7 - Porto de Luanda.	43
Figura 8 - Cargas (Porto de Luanda).	45
Figura 9 - Novo porto a Norte de Luanda.	46
Figura 10 - Vista aérea, Porto de Lobito.	47
Figura 11 - Embarcações, Porto de Lobito.	48
Figura 12 - Ponte sobre o Mangal.	48
Figura 13 - Projeto a ser desenvolvido na baía do Porto de Lobito.	49
Figura 14 - Porto comercial do Namibe.	50
Figura 15 - Porto do Namibe.....	51

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Cinco principais mercados importadores mundiais.....	20
Quadro 2 - Cinco principais mercados exportadores mundiais.	20
Quadro 3 - Referencial teórico da pesquisa bibliográfica.....	54
Quadro 4 - Dados da pesquisa.....	Erro! Indicador não definido.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Países mais significativos nos produtos importados por Angola.....	24
Tabela 2 - Países que mais contribuíram na exportação de Angola.....	24
Tabela 3 - Desempenho dos portos.	52

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA.....	13
1.2 OBJETIVOS.....	14
1.2.1 Objetivo geral.....	14
1.2.2 Objetivos específicos.....	14
1.3 JUSTIFICATIVA.....	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	16
2.1 ANGOLA NO MERCADO INTERNACIONAL.....	16
2.2 MERCADO INTERNACIONAL.....	17
2.3 EVOLUÇÃO DA BALANÇA COMERCIAL ANGOLANA.....	19
2.4 LOGÍSTICA INTERNACIONAL.....	25
2.5 DESPACHO ADUANEIRO.....	27
2.5.1 Procedimento de despacho aduaneiro de importação Angola.....	27
2.5.2 Etapas do processo de despacho aduaneiro de importação.....	29
2.6 MÉTODOS PRELIMINARES.....	29
2.6.1 Antes do embarque.....	30
2.6.2 Licenciamento de importação.....	30
2.6.3 Perfil de risco.....	31
2.6.4 Correção e cancelamento do despacho aduaneiro de importação.....	31
2.6.5 Tempo para o desembaraço.....	32
2.6.6 Desembaraço aduaneiro.....	33
2.7 PROCESSO DE DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO - ANGOLA.....	34
2.7.1 Licenciamento de importação.....	34
2.7.2 Inspeção pré-embarque.....	35
2.7.3 Manifesto de carga.....	35
2.7.4 Apresentação da mercadoria a alfândega.....	35
2.7.5 Entrega dos documentos de embarque.....	36
2.7.6 Apresentação da mercadoria na alfândega.....	36
2.7.7 Área de digitação.....	36
2.7.8 Seleção do perfil das mercadorias.....	36
2.7.9 Disponibilização da nota de liquidação.....	37
2.7.10 Desembaraço das mercadorias.....	38
2.7.11 Retirada das mercadorias do porto.....	38
2.7.12 Portos de angola.....	39
2.7.13 Porto de Cabinda.....	40
2.7.14 Porto de Luanda.....	42

2.7.15 Porto de Lobito.....	46
2.7.16 Porto do Namibe	49
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	53
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA	53
3.2 POPULAÇÃO E AMOSTRA.....	55
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS.....	55
3.4 PLANOS DE ANALISE DOS DADOS.....	56
4 ANALISE DOS DADOS DA PESQUISA	57
4.1 PERFIL DAS EMPRESAS	57
4.2 PERFIL LOGISTICO.....	65
5 CONCLUSÃO.....	73
REFERÊNCIAS	77
APÊNDICE (S).....	81
APÊNDICE A – PERFIL DA EMPRESA IMPORTADORA	82

1 INTRODUÇÃO

O dinamismo do comércio internacional proporciona novos desafios para as empresas importadoras e exportadoras. Desde as constantes alterações econômicas, logísticas, documentais e de infraestruturas. Coloca as empresas em uma constante flexibilidade para suprir os desafios que se advenham.

Com a ascensão do comércio internacional, motivou uma apropriação por parte da logística internacional, quer seja em termos burocráticos ou em infraestrutura, pois alguns países não se encontravam preparados em relação a este aspecto (MARINI, 2010).

Angola vem crescendo economicamente desde a conquista da paz em 2002, o fluxo de importações e exportações tem registrado constante aumento. O porto de Luanda é o porto mais movimentado do país sendo responsável por 70% das importações Angolanas. De acordo com conselho Nacional De Carregadores Angola, em 2011 o volume de importações do porto de Luanda foi de 7.940.148,65 toneladas (CNCA, 2012).

Neste sentido é necessário que as áreas inerentes ao comércio exterior de Angola estejam preparadas para atender de maneira sustentável, procurando minimizar o impacto negativo da sua infraestrutura portuária, otimizando o fluxo de importação e exportação.

Morini (2006) diz que o despacho aduaneiro tem como função permitir a retirada com facilidade da mercadoria. Dando ênfase ao despacho aduaneiro de importação como sendo os mecanismos legais utilizados para a nacionalização das mercadorias.

Diante do crescimento das relações internacionais, as empresas estão cada vez mais próximas umas das outras, trocando benefícios, serviços, visando sempre aumentar a sua lucratividade. Com o decorrer dos anos, a internacionalização tornou-se uma alternativa viável de expansão de mercado, além de ser fonte de obtenção de lucros e testar as competências das empresas, estabelecendo então alianças estratégicas importantes para o seu desenvolvimento (MINERVINI, 2001).

A procura de melhor posicionamento no mercado interno, cominou com que as empresas recorrerem à internacionalização, aumentando gradativamente as

compras no setor de importação. Gerando oportunidades não oferecidas no mercado interno, viabilizando a importação de produtos com grande demanda (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Destacando - se aos produtos que as empresas angolanas, mais importam, estão entre eles e destacam se: cimento hidráulico representando 43,68%, farinha de trigo 8,11% arroz 6,89%, cerveja malte 5,10% e outros 41,2% (INE; CNC, 2013).

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

Mediante a esta situação proporcionada pelo dinamismo do comercio internacional, aumentando o fluxo constante de importação e exportação, coloca as infraestruturas portuárias inóspitas provocando vários gargalhos no processo do despacho aduaneiro especificamente à nacionalização da mercadoria.

O processo de despacho aduaneiro é um assunto que remete a uma especial importância atualmente, pois no decurso da integração os ajustes dos países aumentou gradativamente favorecendo o surgimento de blocos econômicos otimizando a incidência comercial de países (PETRI; WEBER, 2003).

Tornou-se notável que os países carecem de infraestrutura aduaneira propicia para albergar o grande fluxo de mercadoria. Por estes motivos ocorreu a necessidade de adequação das infraestruturas aduaneiras, visando diminuir o restringimento ocasionado pela incapacidade portuária do porto de Luanda-Angola.

Por este motivo torna o processo de despacho aduaneiro menos eficiente impossibilitando a retirada das mercadorias importadas e exportadas. O que representa um problema para as *tradings companies*, importadores, exportadores e despachantes, por gerar custos a serem pagos por eles mesmos.

Quando a mercadoria é importada a titulo definitivo, o despacho é para consumo, e a mercadoria é nacionalizada. Nacionalização é a satisfação de todas as exigências legais para a mercadoria estrangeira possa circular na economia nacional como se fosse nacional (WERNECK, 2008).

“O que caracteriza a nacionalização da mercadoria é o desembaraço desta para o consumo ou utilização no mercado interno, seja para transformação ou

matéria-prima para outro produto, seja para constituir-se ativo fixo da empresa importadora.” (VASQUEZ, 2004, p. 32).

Com a nacionalização da mercadoria, permite a liberação da mesma, seja para consumo ou para outros fins visando, na elaboração de produtos, matéria prima, e utensílios para a prestação de serviços.

No entanto, sabe-se que as empresas têm sido prejudicadas pelo longo lead-time proporcionado pela infraestrutura inadequada e pela extrema burocracia exercida pelos órgãos inerentes ao Comercio exterior Angolano.

Frente a esse contexto, o presente trabalho busca responder a seguinte questão problema: **Quais os desafios das empresas importadoras de Angola no processo de nacionalização das mercadorias no Porto de Luanda- Angola?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Analisar os desafios das empresas importadoras de Angola no processo de nacionalização das mercadorias no porto de Luanda – Angola.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Apresentar o perfil das empresas importadoras de Luanda - Angola;
- b) Identificar o perfil comercial das empresas importadoras;
- c) Destacar o perfil logístico das empresas importadoras;
- d) Identificar as barreiras organizacionais no processo de importação;
- e) Destacar as barreiras externas no processo de importação.

1.3 JUSTIFICATIVA

O trabalho tem como objetivo apresentar os desafios das empresas importadoras de Angola no processo de nacionalização das mercadorias no porto de Luanda – Angola. Angola tornou-se um mercado imergente no setor importação, tornando-se assim um mercado crescente em investimentos internos e externos,

fomentando o nascimento de empresas. Desse modo, o trabalho pode ser justificado em termos de sua importância pelo fato de que o comércio exterior de Angola, em 2011 apresentou uma variação aproximada de 53%, vindo a crescer ano a ano. Na lista dos maiores exportadores do Fundo Monetário Internacional FMI, Angola encontra-se na 57ª posição em termos de mercado mundial, classificado como sendo o 53º país mais exportador e o 80º que mais importa mercadorias, bens e serviços (MDIC, 2012).

O presente estudo visa contribuir literariamente pesquisadores, empresários e estudantes. Com as informações nele contida pode se usufruir dela em futuros projetos.

É relevante para os estudantes de comércio exterior com os dados contidos, poderá ter uma visão holística dos empecilhos, atuação, resolução e mais conhecimento sobre o comércio exterior Angolano no processo de despacho aduaneiro e nacionalização de mercadoria. Pela mesma via, vai emancipar os empresários que quiserem focar-se no mercado angolano enfatizando sobre os produtos mais importado no referido país.

Por ele vislumbra-se a criação de soluções para a efetuação com eficácia do processo de despacho aduaneiro. É de mais valia para a universidade, pois o presente estudo vai engrandecer a estante curricular da mesma servindo de molde para pesquisa referente ao tema por ele abordado.

Para o acadêmico, o estudo contribuiu para a aquisição de conhecimentos da área que pretende atuar que irão subsidiar a sua atuação enquanto profissional inserido no mercado de trabalho naquele país, quando de seu regresso. O estudo tornara-se viável pelo fato de o pesquisador ser de nacionalidade angolana

A pesquisa foi oportuna porque o país encontra-se em uma grande corrida rumo ao desenvolvimento, uma vez que o fluxo de importação e exportação tem aumentando gradativamente.

Angola, em 2011, apresentou uma variação aproximada de 53%, vindo a crescer ano a ano. Na lista dos maiores exportadores do Fundo Monetário Internacional FMI, Angola encontra-se na 57ª posição em termos de mercado mundial, classificado como sendo o 53º país mais exportador e o 80º que mais importa mercadorias, bens e serviços (MDIC, 2012).

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

No presente capítulo tem o intuito de prover o embasamento teórico científico para estudo proposto, ou seja, apresentar de uma forma ordenada os assuntos primordiais e autores vinculados ao comércio internacional, despacho aduaneiro de importação, logística internacional, nacionalização de mercadoria, Porto de Luanda Angola.

2.1 ANGOLA NO MERCADO INTERNACIONAL

A Angola esta situada no continente africano, especificamente na África Austral, fazendo fronteira a nordeste com a República Democrática Congo, leste pela Zâmbia, a sul pela Namíbia e a oeste pelo Oceano atlântico. Sendo colônia portuguesa até ao ano de 1975 tendo tornando-se independente (MINCO, 2012).

Sua extensão geográfica é de 1.246.700Km². Tendo a sua distribuição territorial constituída por 18 províncias e o nível populacional de 17.024.086 habitantes, Luanda sendo a maior cidade do país e administrativa. Tendo como a sua língua oficial o português e como moeda o Kwanza, e uma grande incidência na circulação do dólar americano (DOWBOR, 2012).

Angola após a sua independência viveu por um período horripilante com o conflito civil armado datado de 1976 perdurando até 2002. Nestes, 26 anos de conflito armado que vitimou quase um milhão de pessoa assolando drasticamente nos domínios da sociedade, obstruindo o desenvolvimento da economia do país (RIZZI, 2008).

Neste sentido, pelo longo percurso do conflito, ocorreu um êxodo populacional em face de migração das zonas afetadas pela guerra civil. Tornando Luanda como a província, mas populosa. O nível populacional estimado a seis milhões habitantes (DILOLWA, 2000).

Os conflitos ocorridos desde então afetaram muitas cidades e a maior parte das infraestruturas básicas do País foi destruída ou degradou-se devido aos efeitos acumulados de uma inadequada manutenção e à falta de investimentos. Em várias áreas do País as estradas tornaram-se intransitáveis devido a destruição das pontes, a presença de minas terrestres e a deterioração dos pavimentos. O

transporte rodoviário e os três principais eixos ferroviários foram paralisados. Também sofreram atos de sabotagem, as infraestruturas das barragens hidroelétricas, as redes de distribuição de energia e de fornecimento de água e dos sistemas de irrigação. Como resultado, em muitas capitais de províncias e vilas, os sistemas de fornecimento de energia e água necessitam recuperação (ONU, 2004).

Tendo como a importação como um dos pilares mais importantes da sua economia, visto que o país não possui um mercado interno forte tornando-o assim dependente parcialmente do mercado externo, sobretudo nas importações. Angola é rica em minérios como mineiro de ferro, manganês, cobre, platina, sal, fosfatos, mica, estanho, chumbo, prata, ouro, diamantes e reservas de petróleo (MINCO, 2014).

2.2 MERCADO INTERNACIONAL

A globalização da economia aconteceu de maneira tão rápida que, qualquer ponto do nosso universo, as empresas sentiram o impacto desse novo processo (BEHRENDTS, 2002).

Neste novo contexto de economias globalizadas, as empresas passam a competir em nível mundial, mesmo dentro de seu território local, sendo obrigadas a passar de moldes multinacionais de operações para moldes mundiais de operações (ROCHA, 2001).

A participação cada vez maior de um país no comércio mundial significa um aumento nas oportunidades de desenvolvimento e crescimento da sua economia. Países entendem a importância da sua inserção no movimento mundial de mercadorias, bem como de serviços, aceleram esses processos (KEEDI, 2004).

Como os mercados nos dias de hoje estão cada vez mais competitivos, as empresas precisam alinhar suas estratégias de manufatura às suas estratégias competitivas globais, redefinindo as arquiteturas organizacionais em nível global, de tal forma a racionalizar os recursos e a integração do processo decisório (ROCHA, 2001).

Segundo Cignacco (2009 apud FRANCISCO, 2012, p. 21):

Nos aspectos aduaneiros, tecnológico e econômico, o processo de globalização é composto por três fases; sendo a primeira a globalização aduaneira, onde se reduziram as tarifas por intermédio do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), aumentando o fluxo do comércio entre os países pertencentes ao acordo. A segunda etapa é caracterizada pelos avanços da informática e telecomunicações culminando para a globalização financeira (mercado de câmbio e produtos financeiros mundiais), finalmente, a terceira etapa refere-se ao fim de economias comunistas e a incorporação das mesmas no mercado mundial.

Com o desenvolvimento tecnológico o mercado internacional tem sido afetado especificamente nas áreas da telecomunicação, biotecnologia e medicina. (LOPEZ; GAMA, 2004).

Todos esses fatores contribuem para a maior competitividade da empresa, tanto no plano internacional quanto dentro de seu próprio mercado. Otimizando o produto no mercado interno desenvolve-se uma cultura empresarial, contribuindo com o crescente processo qualitativo elevando gradativamente os seus pontos positivos na representação dentro do mercado interno (LOPEZ; GAMA 2004).

Novas oportunidades devem então ser encontradas, o que leva as empresas a uma busca de novos mercados. É desta forma que se dá a explosão do mercado internacional, levando à intensificação dos meios produtivos existentes e o consequente aumento do fluxo de cargas no contexto mundial (ROCHA, 2001).

Ao inserirem-se no mercado internacional as empresas passam a disputar a nível mundial, mantendo-se no seu território adaptando as suas operações de mercado interno para mercado global (ROCHA, 2001).

Para Keedi (2004), mercados alternativos é uma forma de manter o equilíbrio de uma empresa, que assim fica livre das concorrências e eventos de um único mercado.

Para cativar novos mercados é de suma importância que as empresas sejam flexíveis com as constantes instabilidades proporcionadas por eles, mantendo assim a qualidade dos seus produtos e serviços (ROCHA, 2001).

Os entraves que ocorrem no comércio entre países são de natureza distintas destacando as mais pertinentes entre as moedas, lead time e os aspectos culturais (ROQUE, 2010).

Para Lopez e Gama (2004), nos negócios internacionais, as incertezas são ainda maiores, pois além das já existentes no mercado doméstico, se agregam as inerentes ao mercado externo em que se está operando. Além das forças

políticas, ambiente econômico e estrutura legal, deve-se conhecer as diferenças culturais significativas. Diferenças inerentes ao ambiente e à cultura da população, exemplificadas por idioma, vestuário, moradia, comunicação, hábitos de consumo estarão presentes.

Segundo Roque (2010 *apud* FRANCISCO, 2012, p. 22) “[...] em respostas as barreiras o governos adotam medidas que apoiam e desenvolvem as vantagens competitivas para o comércio interno, com o incremento de políticas de produção e legislativas.”

Em contrapartida os órgãos governamentais inserem medidas que proporcionam o aumento da competitividade no mercado externo. A Política de descentralização do auxílio ao comércio exterior são de caráter auxiliativo vinculada a uma política de desenvolvimento nacional (ROQUE, 2010).

2.3 EVOLUÇÃO DA BALANÇA COMERCIAL ANGOLANA

A ascensão do comércio mundial deve-se aos fatores proeminentes como, o andamento do setor econômico, despreparo no modo de produção, clima e solo impróprio, escassez de recursos naturais e geográficos, inapropriada na produção de bens e serviços competitivos (TAVARES, 2005).

Pela a mesma vertente, conseqüente da deslealdade nos valores dos produtos comercializado, obtido pela disparidade produtiva, o manuseio simples de produção, impostos, discrepância do valor monetário e a volatilidade, as medidas protecionista aplicadas entre os países (SILVA, 2012).

As negociações ocorrem mediante o processo evolutivo, em prol das necessidades provenientes da obtenção de lucros, os órgãos soberanos oficializam, em um plano nacional dando a conhecer em reuniões multilaterais. Com uma economia globalizada derrubando barreiras alfandegárias, deflagrou-se um melhoramento acentuado no comércio internacional. Onde zonas em conflito tornaram-se pacificadas, priorizando assim a sua inserção nas atividades comerciais mundial, maximizando as negociações com países pós-conflitos, por esta via a circulação de livre de bens e serviços (SILVA, 2012).

Por conseqüência da evolução do comércio internacional desenvolveram-se os blocos econômicos juntamente com os acordos comerciais. Assim, aperfeiçoa

as constantes mudanças, sobretudo nas políticas comerciais primordial para o crescimento e transformação gradual do comércio internacional (SILVA, 2012).

Vale salutar as 5 as principais economias globais, tendo ganhado mas notoriedade nos últimas décadas representado no quadro a seguir.

Quadro 1 - Cinco principais mercados importadores mundiais.

PAÍSES	ORDEM	IMPORTAÇÕES (US\$ MILHÕES) – PREÇOS CORRENTES				
	11990	2011	11990	2000	2010	2011
EUA	1	1	516.987	1.259.300	1.969.184	2.265.421
China	16	2	53.345	225.094	1.395.099	1.743.458
Alemanha	2	3	355.686	497.197	1.054.814	1.253.951
Japão	3	4	235.368	379.511	694.059	854.267
França	4	5	234.436	338.940	609.650	714.734

Fonte: Adaptado de Silva e OMC (2013).

No que preza o Quadro 01, vale destacar a ascensão da república popular da China, notando-se visivelmente o crescimento da sua economia em 21 anos, assumindo o 2 lugar no ranking dos países mais consumidores. O mesmo ranking segue liderado pelos Estados Unidos da América, mantendo a liderança, posteriormente seguem a Alemanha, Japão e França. Consolidando assim as economias mais consumidoras. Fazendo menção as exportações, que por sua vez têm sido realizadas amplamente em âmbito globalização, vale caracterizar os cinco maiores exportadores.

Quadro 2 - Cinco principais mercados exportadores mundiais.

PAÍSES	ORDEM		EXPORTAÇÕES (US\$ MILHÕES) – PREÇOS CORRENTES			
	1990	22011	1990	2000	2010	2011
China	114	1	62.091	249.203	1.577.824	1.898.600
EUA	2	2	393.592	781.918	1.278.263	1.480.646
Alemanha	1	3	421.100	551.810	1.258.924	1.473.889
Japão	3	4	87.581	479.249	769.839	822.674
Países Baixos	7	5	131.775	233.130	574.251	660.379

Fonte: Silva e OMC (2013).

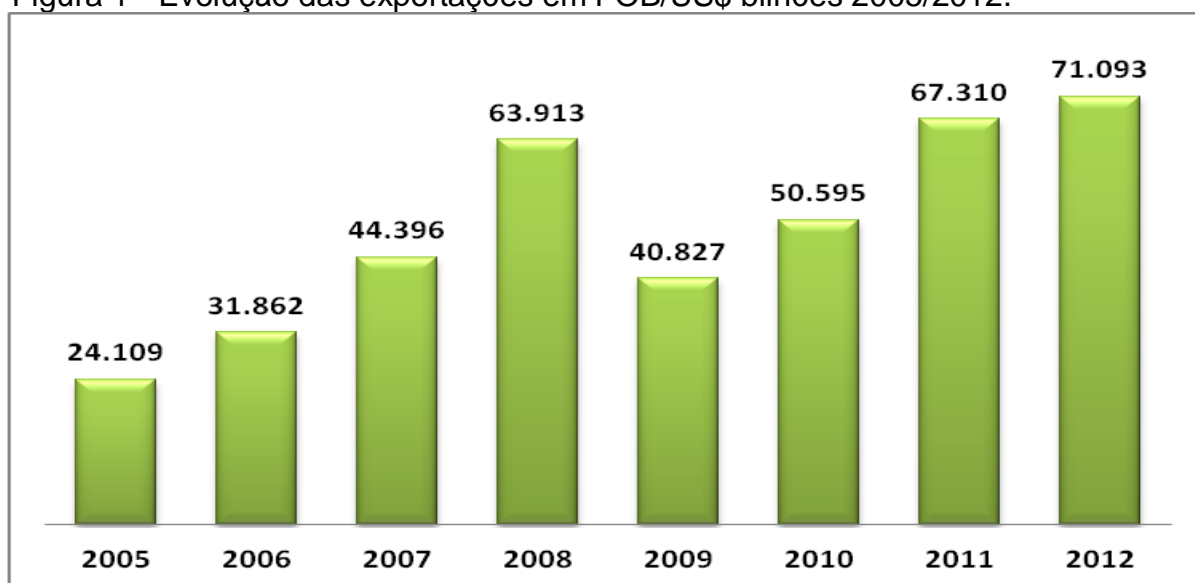
Pode - se atestar que as maiores economia também lidaram o setor da exportação, com notoriedade da China na liderança do ranking, segue

posteriormente os Estados Unidos da América, Alemanha, Japão e se destacando em ultimo lugar segue os Países baixos assim completando o Quadro 02.

Após alcançar a paz, Angola tem intensificado mais no seu desenvolvimento econômico. Para fomentar esse desenvolvimento o país deve ter domínio do mercado nacional como o do mercado internacional. Referente ao processo evolutivo no setor econômico de Angola, o país tem tido o comercio como um impulsionador rumo ao desenvolvimento e progresso (ANGÓNOTÍCIAS, 2011).

Sendo assim, com o desenvolvimento da economia Angolana, a mesma tem sido destaque no comercio mundial. Face ao seu crescimento junto à lista dos países mais importadores e exportadores mundiais, tendo ocupado a posição no mercado mundial 58^a, e é figurado como sendo 48^a exportador e o 73^a importador respectivamente (ONU, 2012).

Figura 1 - Evolução das exportações em FOB/US\$ bilhões 2005/2012.

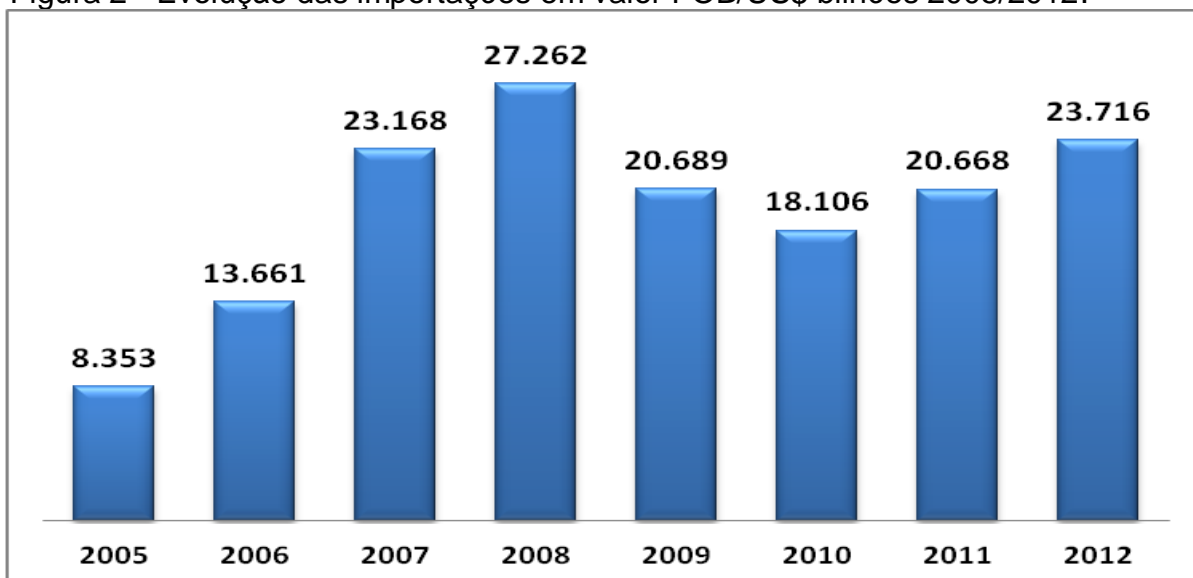


Fonte: Elaborado a partir dos dados do BNA (2014).

Pela Figura 01 pode-se atentar que as exportações angolanas têm crescido de maneira continua, vale salutar que entre os anos de 2007/2012 as exportações tiveram um grande peso na balança comercial, tendo sofrido uma redução face ao desaquecimento da economia mundial no ano de 2009. Posteriormente sendo reativada, Angola em 2011 volta a mostrar uma subida nos dados referentes às exportações alcançando US\$/FOB 67.3 bilhões. Ao final de 2012 foi tachado pela comercialização US\$ 71.9 bilhões.

Por outro lado às importações realizadas por Angola no período de 2005/2012 é caracterizada pela Figura 02.

Figura 2 - Evolução das importações em valor FOB/US\$ bilhões 2005/2012.



Fonte: Elaborado a partir dos dados do BNA (2014).

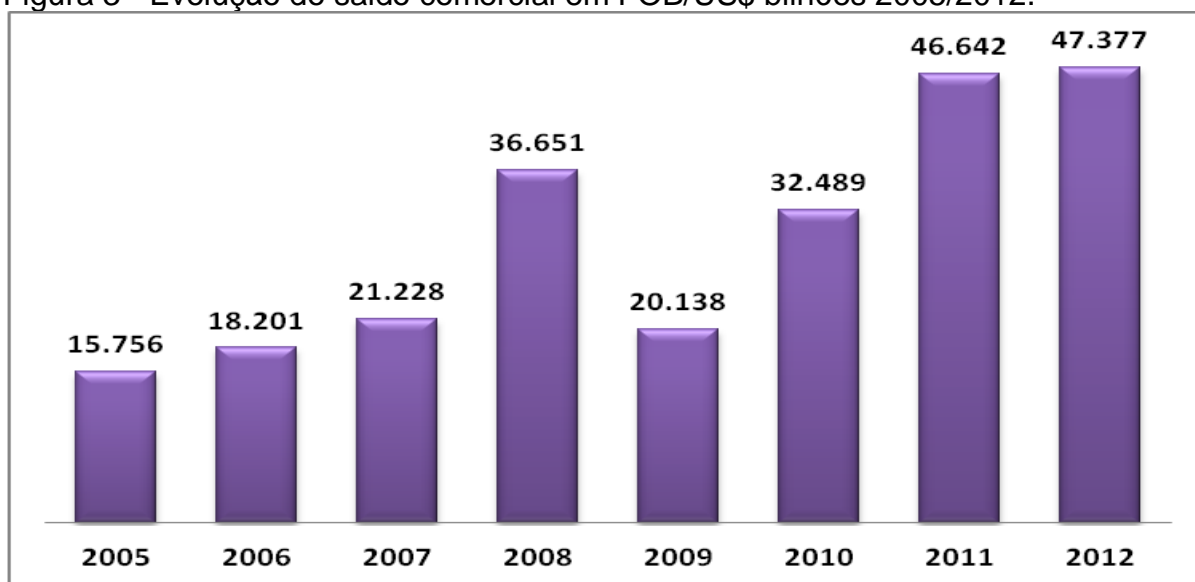
No que concerne sobre as importações, pode-se alegar que as mesmas tendem a aumentar gradativamente, sendo que no ano de 2008 teve o maior índice em relação aos anos anteriores com 27.2 bilhões. A maximização do seu desenvolvimento deu-se no ano de 2008 com um aumento significativo nas importações em total do seu valor US\$/FOB 27,6 bilhões, valor este inferior ao ano transato 2007 em relação às exportações sendo a sua totalidade o valor de US\$/FOB 44,2 bilhões representado em percentual 32%, de acordo com a Figura 2.

Fazendo mensal ao ano de 2010 ocorreu uma redução nas importações representando um valor US\$/FOB 18,6 bilhões tendo como em porcentagem 11,8% sendo que as exportações tiveram em grande destaque tendo sido obtido em valor US\$/FOB 50, bilhões, sendo nesse período a balança superavitária.

O ano de 2011 as importações voltaram a reduzir tendo sido inferiores aos anteriores, representando em valor US\$/FOB 20 bilhões, em 2012 voltaram a estar em alta com o valor US\$/FOB 23 bilhões. Pela Figura 2 pode-se notar que a importações angolanas têm estado a oscilar, face ao dinamismo comercio mundial.

O impacto causado pelas atividades referentes ao comércio internacional tem sido favorável para a economia angolana, no que condiz com o seu saldo comercial representado pela Figura 3.

Figura 3 - Evolução do saldo comercial em FOB/US\$ bilhões 2005/2012.



Fonte: Elaborado a partir dos dados do DNA (2012).

Pode-se constatar que o saldo comercial referente à balança comercial angolana tem aumentando gradativamente sendo que em 2008 FOB/US\$ 36 bilhões foi o período em que teve maior destaque face ao superávit alcançado, tendo uma ligeira redução em face da crise mundial no ano de 2009 tendo atingindo FOB/US\$ 20 bilhões, posteriormente o seu saldo volta a estar em grande nos seguintes sendo mais relevante 2012 como o índice mais elevado de FOB/US\$ 47 bilhões.

Nos últimos anos o saldo comercial de Angola tem sido superavitário, com um crescimento muito significativo, sendo muito relevante para a economia do país.

Em uma economia globalizada, onde ocorrem as transações monetárias e de mercadorias constantemente, a internacionalização das empresas é suma importância face ao processo de importação e exportação e o novo leque de mercado procurando maximizar os lucros (KEEDI, 2004).

Com a conquista de um novo mercado fortemente competitivo, mudanças dentro da empresa ocorrem com, mas frequência visando à obtenção de vantagem competitiva quer no mercado interno quer no externo (LUDOVICO, 2007).

No âmbito do desenvolvimento e a solidificação da economia, Angola tem enaltecido as importação e a exportações torna-se um critério fundamental para o desenvolvimento econômico. Priorizando surgimento de empresas e o alargamento do investimento privado (MINCO, 2013).

Vale destacar na Tabela, os países mais significativos nos produtos importados por Angola.

Tabela 1 - Países mais significativos nos produtos importados por Angola.

Países	%
Portugal	28,37
China	14, 98
Brasil	7,68
Bélgica	4, 76
África do Sul	3, 48
Estados unidos da América	2, 97

Fonte: DNA e CNC (2013).

Pode - se constatar pela Tabela 01, que o maior parceiro comercial de Angola no setor de importação é Portugal, representa 28,37% do total das importações angolanas. Este resultado é motivado pelos laços econômicos realçando ao fato de Angola ser antiga colônia portuguesa. Em segundo lugar encontra se a China representando 14,98%, seguiu-se o Brasil 7,68%, quarto lugar a Bélgica 4,76% e a África do Sul 4,13%, e com índices menos participativos segue Estados Unidos, 3,88%.

Por outro lado são destacados os países que mais contribuíram na exportação de Angola.

Tabela 2 - Países que mais contribuíram na exportação de Angola.

País	%
China	36,3
Estados unidos da América	18,5
Índia	10,6
Taiwan	8
Canadá	5,9
França	3,2

Fonte: DNA e CNC (2013).

Pela a Tabela 02, nota - se que os direcionamentos das exportações de Angola destinam-se para a China com uma fatia de 36,3%, posteriormente segue-se os Estados unidos da América conceituando 18,5%, que por sua vez ambos importam petróleo e os seus derivados. Com menores fatias destacam-se Índia, Canadá, Taiwan, França, representando assim os países mais importadores de Angola.

As importações angolanas tem sido de produtos de cunho diferentes desde produtos vinculados a extração de petróleos como: Plataformas de perfuração ou exploração, flutuantes submersíveis, partes de maquinas de sondagem e perfuração, e outros produtos de natureza alimentar, pedaços e miudezas, congelados galo e galinha, outras farinha de trigo ou de mistura trigo e centeio, cerveja esmalta, produtos automotivos utilizados no transporte de mercadoria (DNA, 2012).

Por outro lado, no quesito relacionado às mercadorias exportadas por Angola, têm sido mais exportados produtos de distintas naturezas tais como: Petróleo e os seus derivados, minerais, diamante, cobre, ferro, zinco, ouro, estanho, fosfato, sal, prata, platina, madeira, café, algodão e borracha (DNA, 2013).

2.4 LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Com a globalização o mundo tornou-se mais competitivo obrigando as empresas a reestruturarem-se estrategicamente não só visando mais mercado interno, mas também abrir – se para o mercado externo, tendo em conta os fatores mais influentes econômicos, inovações tecnológicas situações competitivas em outros países (DORNIER et al., 2000).

Neste sistema globalizado a concorrência transpôs fronteiras unificou bandeiras e idiomas, empresas mais volátil atuam com a visão geocêntrica.

Ao adequar-se aos novos fatores influentes do mercado caracteriza a presença de uma empresa globalizada. Em um mundo globalizado e bastante competitivo o uso da logística é cada vez mais intenso sob a sua agilidade em defasagem dos processos (LOPEZ; GAMA, 2004).

Neste sentido, as empresas focaram se mais na logística integrada, incrementando-a desde o seu planejamento, até a venda do produto. Importância da logística. Em resposta ao mercado competitivo (DORNIER et al., 2000).

Às empresas globalizadas adéquam as suas despesas, otimizando a margem de sobrevivência obtendo resultados satisfatórios para permanecerem competitiva no negócio (KEEDI, 2004).

Com o avanço tecnológico, comunicações às aberturas das economias mundiais tornou o processo de logística mais importante, ganhando notoriedade a todos que estava a acontecer ao longo do tempo de forma quase anônima (KEEDI, 2004).

A globalização tornou o processo logístico mais visível. Por muitas vezes é confundido por uma das suas atividades transporte. A logística esta a cima disso porque ela começa desde o planejamento de um produto e termina até a sua entrega domiciliar (KEEDI, 2004).

De acordo com Lopez e Gama (2000, p. 304):

Consequentemente, alguns objetivos principais foram determinados na estruturação da logística como mecanismo fundamental para melhor desempenho das empresas: redução de custos globais, aceleração dos giros de estoques, preservação da continuidade do fornecimento, obtenção do nível de qualidade desejado, rapidez nas entregas e registros, controles e transmissão de dados instantâneos e confiáveis.

Aplicar a logística torna às empresas mais competitivas, por ser um campo vasto de se explorar, produção, armazenagem, transporte fará diferença maiores. Com o mercado mais exigente a habilidade comercial ditará o triunfo da empresa de, não só nos quesitos preços e qualidade, mas também nos seus serviços logísticos (VIERA, 2002).

Assim sendo, o transporte passou a ter uma importância muito relevante no comercio internacional maximizando a redução de custos dos produtos exportados e importados isto por sua vez torna-se crucial para a sua competitividade (VIERA 2002).

No comercio internacional o transporte de bens vendidos, comprados, trocado é efetuado por modais de transporte desde o seu ponto de origem até o seu ponto de destino (KEEDI, 2004).

Keedi (2004, p. 26) enfatiza que:

O transporte e a logística é a melhor forma de transformar uma mercadoria *Ex Works (EXW)*, em *Delivered Duty Paid (DDP)* ou *Delivered Duty Unpaid (DDU)* Transferir uma mercadoria de um ponto origem ao destino final otimizando a redução de custos representando uma melhor *performance* no processo logístico.

Assim sendo, o processo de logística aduaneira passou a ter uma grande relevância para as organizações que exportam e importam. Ele acarreta vários quesitos, transporte, características técnicas, cuidados inerentes às exigências sanitárias e fitossanitárias e o desembaraço aduaneiro (KEEDI, 2004).

2.5 DESPACHO ADUANEIRO

Rocha (2001) conceitua despacho aduaneiro como sendo o procedimento fiscal que procura assegurar a regularidade da operação de importação ou exportação e todo o seu aspecto, mas principalmente o tributário.

Werneck (2009) conceitua despacho aduaneiro como a análise da veracidade dos dados declarados pelo importador ou exportador em relação à mercadoria importada ou exportada com o intuito de proteger o mercado interno e evitar praticas desleais de competição.

Morini e Simões (2006, p. 434) enfatizam que o despacho aduaneiro:

É conjunto de procedimentos a serem cumpridos para que se promova o processo legal de importação e/ou exportação, mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados. O despacho aduaneiro tem como finalidade a liberação ou desembaraço aduaneiro da mercadoria, depois de cumpridos os controles determinados e definidos pelo governo Brasileiro. Esses controles dizem respeito aos aspectos comercial, administrativo, fiscal, aduaneiro, cambial e financeiro.

2.5.1 Procedimento de despacho aduaneiro de importação Angola

Em prol do recolhimento de imposto e defender a sociedade, a Direção Nacional da Alfândega de Angola (DNA) realiza a declaração das mercadorias ou despachos aduaneiros (DNA, 2012).

De acordo com a DNA (2012, p. 08), o despacho aduaneiro de mercadoria é definido por:

Ato pelo qual o declarante manifesta a vontade manifesta a vontade de sujeitar certas mercadoria e ou meio de transporte a determinado regime aduaneiro e indica os elementos cuja menção é legalmente exigida para a

aplicação desse regime, utilizando para o efeito a forma e a modalidade prevista no código aduaneiro e nas demais legislações.

O despacho aduaneiro é de diferentes naturezas, vale destacar:

Despacho de importação definitiva, despacho de importação temporária, despacho de reexportação, despacho de exportação definitiva, despacho de exportação temporária, despacho de reimportação, despacho de entrada em armazém e despacho em trânsito (DNA, 2012). Ainda DNA (2012, p. 32) diz que o despacho aduaneiro de importação “é o que se processa para o ato de nacionalização de uma mercadoria vinda do exterior.”

Sendo assim, todas as mercadorias importadas para Angola devem passar por este preceito essencial, com a perspectiva de efetuar o seu desembaraço aduaneiro.

Para que ocorra o despacho aduaneiro se requer os seguintes documentos: formulário de despacho aduaneiro, usualmente chamado de Documento Único (DU), fatura comercial original, conhecimento de embarque, atestado de verificação (ADV) ou CRF, livrete original no caso de viaturas usadas, Certificado do CNC e alguns certificados exigidos de acordo com a natureza da mercadoria, por exemplo, certificados sanitários e fitossanitários (DNA, 2012).

A aquisição do D.U é feita junto à Imprensa Nacional, a um preço correspondente em *Kwanzas* a dez dólares americanos, por sua vez é levada à área de aceitação da alfândega acompanhado com os demais documentos referidos acima, para o começo do despacho aduaneiro (DNA, 2012).

Porém, para poder importar é necessário que o importador obtenha junto ao Ministério das Finanças o cartão de contribuinte emitido pela Direção Nacional dos Impostos (DNI), pois é de suma importância o número do cartão de contribuinte emitido é imprescindível para o preenchimento do campo 2^a do D.U, como código do importador (DNA, 2012).

O início do processo de despacho aduaneiro inicia-se com a mercadoria esteja em território nacional, todavia o prazo de permanência das mercadorias nos portos ou fronteiras terrestres excederem os 60 dias, ultrapassar os 30 dias nos aeroportos, elas poderão ser encaminhadas à leilão ou serão revertidas em prol do estado, que por sua vez dará algum destino à sua escolha (DNA, 2012).

O início do registro aduaneiro é estabelecido na data de aprovação do D.U pela alfândega (DNA, 2012).

2.5.2 Etapas do processo de despacho aduaneiro de importação

Naturalmente o despacho aduaneiro de importação é efetuado pelos despachantes oficiais, o mesmo acarreta as seguintes etapas:

- a) Vistoria pré-embarque das mercadorias;
- b) Registro da importação para obter a licença do Ministério do Comercio e ou dos órgãos anuentes;
- c) Entrega do D.U (submissão do D.U ao sistema eletrônico, sistema integrado aduaneiro (SIADU) e entrega os demais documentos exigidos ao setor de aceitação de serviço regional das alfândegas de Luanda/Angola (DNA, 2012);
- d) Validação do D.U e confrontação da documentação de suporte do D.U;
- e) Análise do perfil de risco, dependendo do perfil inspeciona as mercadorias;
- f) Processamento do D.U e emissão da nota de liquidação;
- g) Embolso dos direitos aduaneiros;
- h) Circulação da nota de desalfandegamento;
- i) Saída da mercadoria do porto.

2.6 MÉTODOS PRELIMINARES

Assim sendo, pessoas físicas e jurídicas que tencionam importar devem possuir o registro que as autoriza, a aquisição do registro é feito junto ao Ministério do Comercio, é precisamente obrigatório, a ter um capital social igual ou superior a Cem mil *Kwanzas* que equivalem 1.018,10 (mil e dezoito, dez centavos) dólares americanos (MINCO, 2013).

Após obter a inscrição, que por sua vez deve ser preenchido junto a Delegação Regional de comercio o formulário que enumera os seguintes quesitos: fotocopia do alvará, fotocopia do cartão de contribuinte, fotocopia da escritura publica publicado em Diário da República e registro comercial, fotocopia do

documento de conhecimento da ultima prestação vencida do imposto de indústria. O Ministério do comercio emite o certificado com validade de cinco anos para o exercício da atividade comercial externa habilitada para o importador (MINCO, 2013).

2.6.1 Antes do embarque

Antes do processo de embarque ser efetuado o importador deverá realizar o (IPE), inspeção pré-embarque, das respectivas mercadorias que poderão adentrar em Angola (DNA, 2012).

Para a DNA (2012), IPA tem a obrigação de averiguar o valor, capacidade, particularidade processuais e a descrição consignada na pauta da tarifa da respectiva mercadoria para instituir o valor aduaneiro. Tornam-se obrigatórias para produtos perecíveis tais como: produtos comestíveis de origem animal, plantas vivas, açúcar, chá, café, produtos de confeitarias, bebidas alcoólicas, tabaco, produto farmacêuticos, veículos automóveis e acessórios. Como prescreve o decreto 41/06 de julho de 2006. De natureza distinta a IPE pode se caracterizar por:

- a) Facultativa sendo aquela mercadoria que não acarreta nenhum produto prescrito pelo decreto 41/06 de 17 julho 2006.
- b) Voluntária aquela em que a mercadoria poderá se beneficiar do canal verde.
- c) Em suma a IPE deverá ser realizada antes do embarque da mercadoria por uma das empresas enumerada pelo órgão soberano de Angola (DNA, 2012).

2.6.2 Licenciamento de importação

O registro das operações de importações é feito no Ministério do Comércio, o órgão majoritário do comércio em Angola.

DNA (2013) define Registro de importação Automático e o Registro de importação não automático.

Registro de importação automático como sendo a licença de importação, dada a seguir ao seu pedido.

Registro de importação não automático considera-se como a licença de importação, é emitida a seguir a permissão de alguns órgãos anuentes tais como Ministério da Indústria, Agricultura e do Desenvolvimento Rural, Petróleos, Saúde, Obras Publicas Urbanismo e Ambiente e dos Transportes (DNA, 2012).

Assim sendo, em Março de 2012 o registro de importação foi instaurado ao Sistema Integrado do Comércio Externo (SICOEX) que por sua vez está vinculado ao Sistema Integrado do Ministério do Comercio (SIMINCO). Apenas os despachantes oficiais estão habilitados a solicitar os licenciamentos no SICOEX (DNA, 2012).

2.6.3 Perfil de risco

No decorrer do despacho aduaneiro, as mercadorias importadas podem caracterizar-se no perfil de risco. Em contrapartida estabelece-se uma verificação documental em prol da declaração da mercadoria se os requisitos correspondem aos documentos exigidos (DNA, 2012).

Em relação às mercadorias importadas na permanência de suspeitas, a alfândega por sua vez instaura uma vistoria física sobre a mesma e, a apura quanto a proveniência, característica, valor, classificação pautal, quantidade se a informação contida na mercadoria seja congruente com o declarado pelo importador (DNA, 2012).

A presença do importador e do despachante, deve se fazer sentir no local, data e hora marcada como enuncia a notificação, para assim acompanhar a inspeção (DNA, 2012).

2.6.4 Correção e cancelamento do despacho aduaneiro de importação

O despachante pode solicitar o cancelamento ou a correção do despacho, para se proceder, deve sujeitar-se ao requerimento estabelecido pela alfândega antes da procedência de desalfandegamento das mercadorias.

Por outro lado a alfândega possui a autonomia de emendar os dados incorretos fornecido de forma incoerente (DNA, 2012).

Assim sendo, mesmo após o desalfandegamento, deveram ser aceitas correções de equívocos solicitados pelo declarante mais seguindo alguns critérios:

O Declarante apresenta, até no limite estabelecido no n 2 do artigo 82 do código aduaneiro, que agiu de boa índole, em circunstancia que pode proporcionar reembolso ou a entrega de Título de Encontro;

O declarante mostre que tenha agido de boa índole no fato que desencadeou o erro que deriva probabilidade de dívida adicional as alfândega.

Nos casos de cancelamento do despacho já em procedência, é admitido nos casos:

Quando ocorre erro na declaração do regime em que segue a mercadoria;

A declaração do regime aduaneiro não pode ser aplicada em circunstâncias especiais quando não ocorre a desembaraço das mercadorias (DNA, 2012).

Sendo o despacho anulado ou cancelado, não está livre das cotas cobradas pelos serviços concedidos pela alfândega de forma a manter a mesma postura, no caso de sanções referentes a infrações fiscais que será feita cobrança de taxas (DNA, 2012).

Após o desalfandegamento das mercadorias ou meio de transporte, a alfândega por sua vez efetua uma auditoria em prol do apuramento do registro de contas, podendo ser feitas na instalação do declarante ou no local onde se encontra a mercadoria (DNA, 2012).

2.6.5 Tempo para o desembaraço

O período é estipulado em dois dias uteis, pela alfândega onde deveram ser feito todos os quesitos vinculados ao despacho aduaneiro sobre tudo o embolso das cotas (DNA, 2012). Tributos vinculados ao despacho aduaneiro de importação.

Segundo DNA (apud FRANCISCO 2012, p. 58):

[...] todas as mercadorias provenientes do exterior deverão ser tributadas em prol dos direitos aduaneiros que podem entender de: impostos indiretos que caem sobre o valor da mercadoria importada ou exportada no território aduaneiro, isto é o produto das taxas pautais pelas unidades tributáveis, em conformidade com o disposto na pauta aduaneira.

Os valores dos direitos aduaneiros encontram-se relatados na pauta aduaneira respectivamente com a descrição da mercadoria, embasado no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadoria (SHDCM), portanto as taxas aduaneiras equivalem a seis com percentuais de 2%, 5%, 10%, 15% e 30%, como consta na posição pautal de cada mercadoria (DNA, 2012).

Segundo Francisco (2012, p. 58):

[...] por outro lado, não são apenas cobrados os direitos aduaneiros, porém existem também outras taxas para as mercadorias importadas sendo elas:

- Emolumentos Gerais Aduaneiros- 2% do valor;
- Imposto de selo- 0,5% do valor aduaneiro;
- Emolumentos pessoais (pela prestação de serviços da alfândega) variam da seguinte maneira: para as mercadorias com valor até 64.000.00 Kwanzas cobra-se 14UCF, DE 64.001.00 à 1.900.00 é cobrada a taxa de 36 UCF, aos valores acima de 1.900.001 é cobrada 0,1% ou 40 UCF;
- Subsídio de deslocações e transporte (Marítimo)- Taxa fixa de 0,53 Kwanzas por kilograma, porém o valor da taxa tem o piso de 16.430,00 kz e o teto de 29.680,00 kz;
- Imposto de consumo varia de 2%, 5%, 10%, 20% ou 30% de acordo com o tipo mercadoria.

2.6.6 Desembaraço aduaneiro

Após o cumprimento das exigências estabelecidas para a procedência do despacho aduaneiro terem sido pagos os direitos aduaneiros o desalfandegamento da mercadoria é otimizada para a sua liberação junto ao porto, dentro dos prazos estabelecidos pelo regulamento (DNA, 2012).

Controle do valor aduaneiro, no processamento do despacho aduaneiro o preenchimento do DU deve ser feito minuciosamente pelo importador enunciado corretamente os dados contido nas mercadorias importadas sendo que as mesmas serão sujeitas a um controlo do valor aduaneiro declarado. Sendo que a execução ocorre seletivamente no âmbito do desalfandegamento ou ainda a quando da revisão aduaneira pós-importação (DNA, 2012).

O controle do valor aduaneiro consiste na averiguação do que condiz o valor aduaneiro enunciado pelo importador com as normas instituídas (DNA, 2012).

O procedimento da valoração aduaneira possui natureza distinta das quais se enfatiza segundo Francisco (2012, p. 61):

[...] a verificação da existência de documentos que justifiquem o valor aduaneiro declarado, de acordo com o método de avaliação aplicado no formulário da declaração do valor;
Avaliação da autenticidade da documentação apresentada;
Verificação das informações contida no formulário do despacho de importação e na declaração de valor aduaneiro em relação às informações incluídas nos respectivos documentos de suporte;
Inquéritos, auditorias ou investigações sempre que se fizer necessário.

2.7 PROCESSO DE DESPACHO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO - ANGOLA

A ordem do despacho aduaneiro de importação esta sobre o encargo do Serviço Nacional da Alfândega de Luanda (SRAL) (DNA, 2012).

No entanto, ela que prescreve os procedimentos de liberação das mercadorias com uma descrição detalhada abarcando os seguintes métodos:

Inspeção pré-embarque, licenciamento de importação, manifesto de carga, área de digitação entrega de documentos de embarque, seleção do perfil das mercadorias, disponibilização da nota de liquidação, desembaraço das mercadorias, a retirada das mercadorias do porto (DNA, 2012).

2.7.1 Licenciamento de importação

Para que possa proceder a um licenciamento de importação o importador deve se sujeitar ao SICOEX, o Documento Único D.U provisório, contendo dados de suma importância para análise e posterior licenciamento da importação (DNA, 2012).

Apenas o despachante autorizado pelo importador deverá preencher o D.U provisório que é permitido pelo importador, obrigatório ser assinado, carimbado encaminhado em anexo com a fatura pró-forma e o certificado de qualidade via SICOEX para o Ministério do comércio. Deve constar na fatura pró-forma a assinatura do importador, com o referido carimbo da organização (DNA, 2012).

Em um D.U provisório ocorre o preenchimento dos campos: 33 (moedas estrangeira), 4 (meio de transporte), o número da fatura pró-forma no espaço em branco abaixo do campo 41, e no campo 25 a empresa de inspeção Pré- Embarque (IPE) a ser contratada (DNA,2012).

Os valores devem constar na factura pró-forma, sendo de natureza obrigatória de valor FOB (*Free on Board*) da mercadoria.

Portanto, com a aprovação da licença, o despachante deverá imprimir o D.U em dia, junto ao SICOEX. Por outro lado, o D.U passa a ser o comprovante da licença de importação, que deverá ser levado ao SRAL no âmbito da inspeção pré-embarque e no despacho (DNA, 2012).

A concessão da licença é de 3 dias e das restantes o podem ser de cinco dias sendo que nas não automáticas prevalecem até sessentas dias (MINCO, 2012).

2.7.2 Inspeção pré-embarque

Tendo o licenciamento, o importador já possui condições de solicitar a inspeção pré-embarque das mercadorias, que deve ser efetuada antes do embarque da mercadoria no porto de origem. Para o início do processo de IPE, organização de inspeção recebe a fatura franqueada do Ministério do Comércio (MINCO, 2012).

A solicitação de vistoria da mercadoria é efetuada pelo importador, onde visualiza-se o preço, qualidade, quantidade, as características comerciais, técnicas, sanitárias, e a classificação pautal da mercadoria. Neste caso é fornecido ao importador certificado ADV, dada por terminada a revista pode se isentar da fiscalização física da mercadoria (DNA, 2012).

2.7.3 Manifesto de carga

Antes da chegada da carga ao país, os agentes de navegação submetem eletronicamente um manifesto à alfândega por intermédio do Sistema de Gestão Eletrônica de Manifestos de carga (SIGEMAC), onde são registradas todas as informações referentes à carga transportada, o mesmo é confirmado durante a tramitação do despacho aduaneiro de importação (DNA, 2012).

2.7.4 Apresentação da mercadoria a alfândega

Após a atracação do navio ao porto de Luanda, o agente de navegação informa a autoridade aduaneira sobre a chegada da carga. Para o efeito o agente de navegação elabora uma declaração sumaria de transporte aonde constam todas as informações relativas a carga transportada. Essas informações devem convergir com

as informações do manifesto, caso contrário condiciona o despacho aduaneiro da mercadoria (DNA, 2012).

2.7.5 Entrega dos documentos de embarque

O primeiro passo propriamente dito do despacho aduaneiro de importação, é a entrega da documentação a área de aceitação da SRAL, onde é concedido o D.U, o conhecimento de Embarque (*Bill of Lading*), o Certificado do Conselho de Carregadores de Angola (CNCA), a Fatura Original, a Fatura licenciada e o Atestado de Inspeção pré Embarque (ADV), ou ainda a submissão do D.U pelo SIADU (DNA, 2012).

2.7.6 Apresentação da mercadoria na alfândega

Quando o navio atraca no porto de Luanda, o agente de navegação informa a autoridade aduaneira sobre a chegada da carga. Para o efeito o agente de navegação elabora uma declaração sumaria de transporte aonde constam todas as informações relativas à carga transportada. Essas informações devem convergir com as informações do manifesto, caso contrário condiciona o despacho aduaneiro da mercadoria (DNA, 2012).

2.7.7 Área de digitação

Depois do aceite da documentação, processa-se a codificação e posteriormente encaminha-se para a área de digitação para os dados sejam inseridos no Sistema de Gestão e Informação Comercial (TIMS). Nesta área os despachos também são rejeitados quando contem anomalias (dados errados), e no caso de haver erros é emitido um aviso de rejeição onde são enumeradas as inconformidades que os despachantes devem corrigir. Caso não ocorra nenhum erro é emitida a nota de liquidação (DNA, 2012).

2.7.8 Seleção do perfil das mercadorias

A seleção do perfil das mercadorias é feita por intermédio do sistema TIMS, com o qual depende do tipo da mercadoria importada, do perfil do importador, do perfil do despachante e outros aspectos relacionados ao processo de despacho, alguns D.U's acionam o perfil de risco (DNA, 2012).

Os documentos que acionam o perfil de risco são encaminhados para a área de verificação documental onde é realizada uma análise documental minuciosa de forma a apurar se as suspeitas do perfil de risco são verdadeiras ou não. Caso houver dúvida por parte do técnico desta área é imediatamente solicitada uma inspeção física da mercadoria (DNA, 2012).

Na verificação documental são efetuados os seguintes controles: valores praticados na importação, classificação fiscal, quantidades declaradas e outros possíveis dados. Se for constatado erros nas declarações por parte do despachante e ou importador, os mesmos são notificados sobre o erro com base em um questionário de despacho. Após resposta do despachante, se for constatado que houve de fato erro, o processo é emendado e posteriormente remetido para a área de contencioso aduaneiro, que é responsável pelas emissões de multas pelas infrações (DNA, 2012).

O processo terá emissão da nota de desalfandegamento apenas após o pagamento das penas aplicadas. Quando não se apura risco algum, o processo da mercadoria é direcionado para o estado de aguarda pagamento (DNA, 2012).

2.7.9 Disponibilização da nota de liquidação

Os processos em que foi emitida a nota de liquidação seguem para a área de contabilidade que possui a função de inserir os respectivos dados no sistema contábil da instância constituindo uma dívida que importador deve liquidar (DNA, 2012).

Posteriormente os técnicos dessa área enviam as respectivas notas ao cacifo do despachante que possui dez dias úteis para liquidação. Caso não o faça no tempo útil liquidará a dívida com as eventuais multas incluindo juros de mora (DNA, 2012).

2.7.10 Desembaraço das mercadorias

Com os devidos pagamentos efetuados em qualquer agência bancária a mercadoria é liberada, ou seja, é emitida a nota de desalfandegamento que depois de autenticada pelo funcionário autorizado é enviada ao despachante/importador.

Os processos normais de despacho levam de dois a quatro dias, e nos processos em que há vistoria das mercadorias o desembaraço é feito entre cinco a oitos dias (DNA, 2012).

Com a nota de desalfandegamento o despachante ou importador está apto para ir retirar a mercadoria do terminal portuário (DNA, 2012).

2.7.11 Retirada das mercadorias do porto

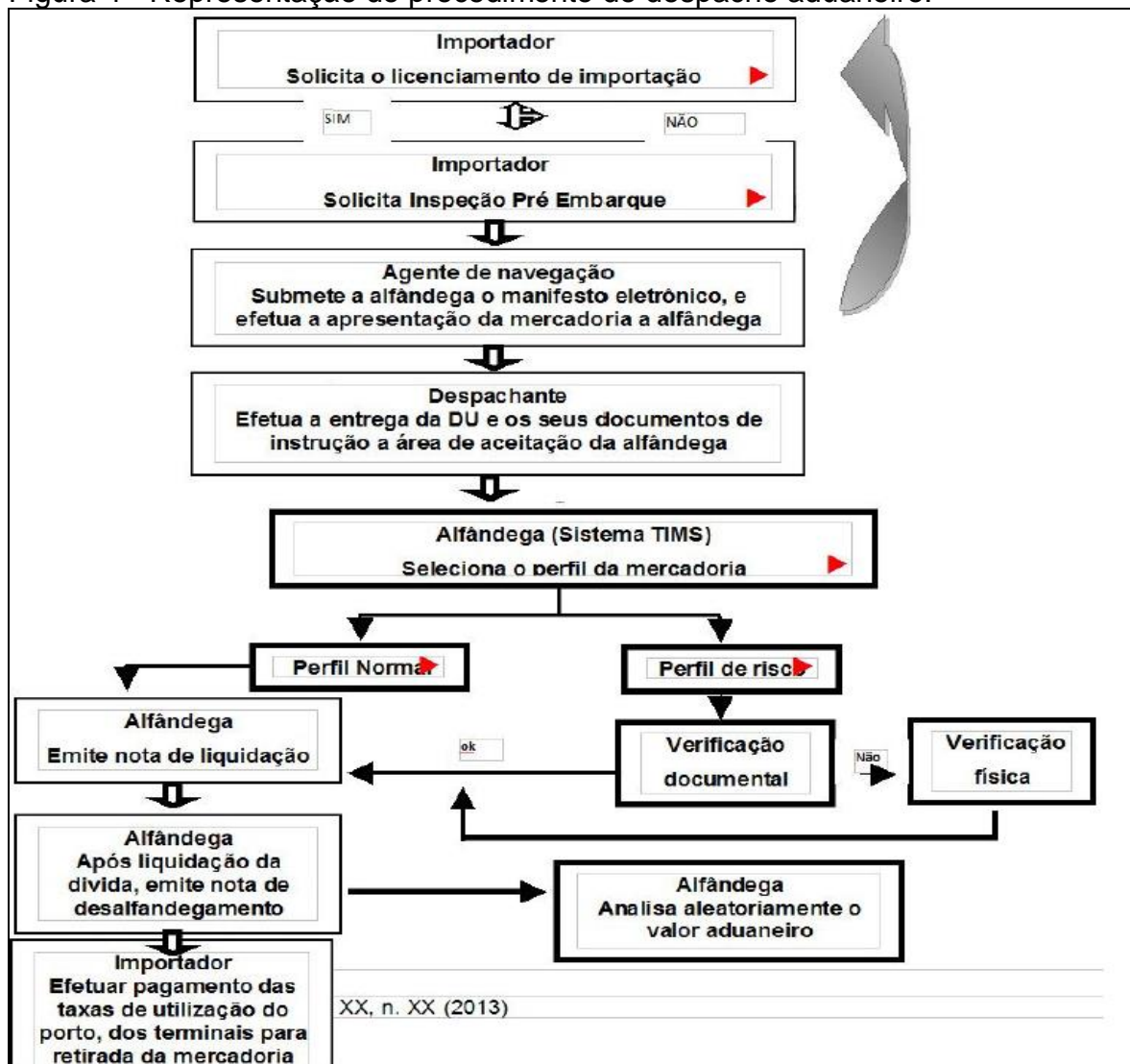
O porto de Luanda recebe diariamente as notas de desalfandegamento da SRAL, que devem passar por uma análise e caso positivo, são encaminhadas para a área de segurança para emissão de pré-fatura (DNA, 2012).

A área de faturamento recebe a pré-fatura, que então emite a fatura da taxa de atualização do porto, denominada EP 14, que após ser paga o importador está apto para efetuar o pagamento dos custos portuários relacionados ao terminal de armazenagem da mercadoria, denominada EP17 (DNA, 2012).

Com a estes processos finalizados, a via portuária da nota de desalfandegamento é enviada para as portarias dos terminais e para a segurança do porto. Com isso o importador pode retirar a sua mercadoria do porto, podendo esse processo levar de cinco a dez dias (DNA, 2012).

Vale destacar a representação do procedimento do despacho aduaneiro apresentado na Figura 4.

Figura 4 - Representação do procedimento do despacho aduaneiro.



Fonte: Lino, Zilli e Dal Toé (2012).

2.7.12 Portos de angola

Os portos veem confrontando uma disputa acirrada, sobretudo no processo de cadeia logística de transporte, precisamente com elementos preponderante dessa concorrência portuária sendo vinculada a custos, infraestrutura, localização geográfica. A habilidade do serviço prestado também tem sido considerada elemento pertinente (LUNKES;CONSTANTE,2008).

Lunkes e Constante (2008) enfatizam que, para além desses fatores tradicionais, outro fator chave está se tornando cada vez mais importante que, é a

excelência na cadeia logística, o que inclui o porto. Isto significa fornecer um melhor serviço e reduzir custos para o cliente.

Os portos de Angola estão, cada vez, mais esgotados. Estruturalmente já se torna inadequado em suprir as necessidades das empresas que sobre põem se aos seus serviços. Tendo a necessidade de uma posição sistemática em quesito dos meios logísticos e a otimização da movimentação de cargas dentro e fora dos portos (ANGOP, 2009).

Angola possui portos públicos que são administrados pelo governo, sob o nome de E.P. sendo organizações públicas de grande dimensão, dotadas de personalidades jurídicas, autonomia e poder administrativo, financeiro e patrimonial (CONSULADO RIO, 2013).

A Angola comporta vários portos, vale salutar os seus principais que são Porto de Cabinda, Lobito, Luanda, Namibe. Sendo o porto de Lobito/ Benguela o maior porto de Angola (CONSULADO GERAL DO RIO, 2014).

Os portos de Angola, durante séculos, apenas serviram para o comércio de escravos. Para isso não precisavam de grandes infraestruturas. Mas até a 80 anos, pouco ou nada tinha mudado, ainda que a escravatura tivesse sido abolida no último quartel do século XIX. No final segunda década do século XX, depois da assinatura do Tratado de Luanda, que permitiu definir definitivamente as fronteiras Norte e Leste (ANGOBELEZA, 2013).

2.7.13 Porto de Cabinda

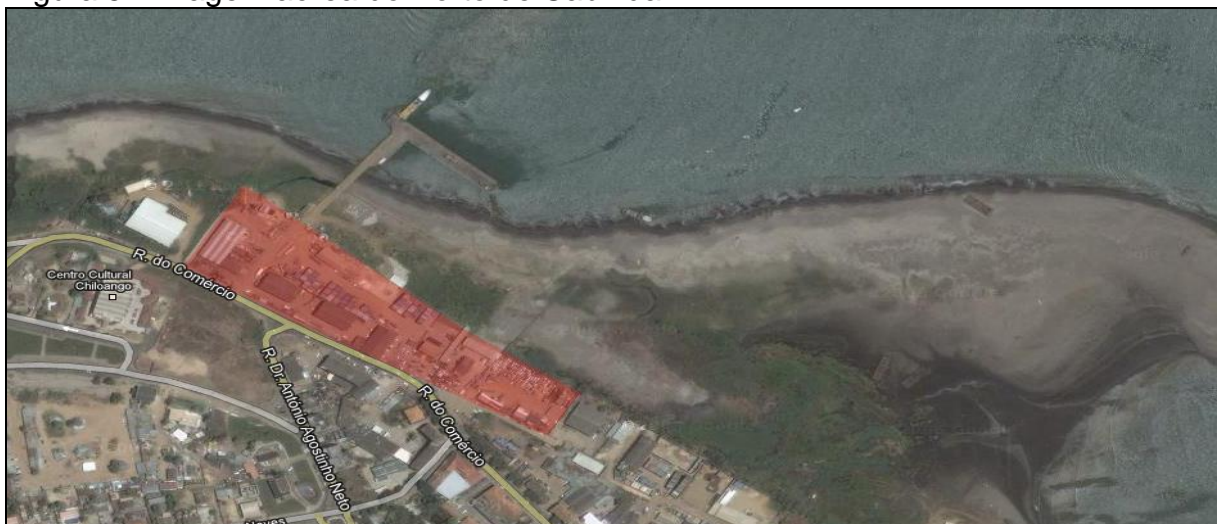
As obras do porto de Cabinda foram iniciadas em 1930, sob o nome de porto de Lândana. O porto de Cabinda exportava café, cacau e oleaginosas sendo as mercadorias mais exportadas, por outro lado os navios ancoravam na baía carga e passageiros eram transportados em barcas (ANGOBELEZA, 2014).

O porto tem sua importância, pelo fato da ausência de rodovias e ferrovias que fizesse a interligação e integração da província de Cabinda com as demais. Daí a transportação ser feita inclusive até hoje apenas de barco ou avião (ANGOBELEZA, 2014).

O Porto de Cabinda está localizado na província de Cabinda especificamente baía de Cabinda, a mesma é formada por uma linha de degrau com

uma extensão de 3 metros, e se orienta nas direções Este – Oeste e voltando depois a encurvar para Sul ate atingir a orientação primitiva. A costa possui um aspecto monotomo arborizado, sem nenhum acidente fisiográfico (PORTO DE CABINDA, 2014).

Figura 5 - Imagem aérea do Porto de Cabinda.



Fonte: Porto de Cabinda (2014).

O porto de Cabinda por possuir um pequeno porte para atracação de grandes navios e médio calado, tornando um empecilho para os importadores da província. Procuram o serviço de outros portos, Luanda, Ponta negra, onde os custos são mais elevados (MACAUHUB, 2014).

O porto existente de Cabinda não tem capacidade de receber navios de grande porte, o que leva que a maior parte das importações da Província de Cabinda e da indústria petrolífera a fazer o transbordo em alto mar, pelos concorrentes regionais de Pointe-Noire, no Congo, ou Luanda, em Angola. Ambos os portos sofrem atualmente de congestionamentos graves (PORTO CAIO, 2014).

Em sua infraestrutura inadequada para a operação do gênero visto que o seu cais está deficiente que receia um colapso da mesma, em conjunto com a limitação do calado das embarcações acostagem, fazem com que as operações de carga só sejam possíveis através de uma baldeação via barcaças (PORTO DE CABINDA, 2014).

No âmbito progresso e desenvolvimento econômico, com o forte investimento do governo, o porto de Cabinda passou por uma reestruturação, para

responder os desafios propostos. Com a edificação feita e otimizado fluxo de mercadorias, teve um acréscimo significativo de 35% que anteriormente era inferior (MINISTERIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Figura 6 - Porto de Cabinda.



Fonte: Porto de Cabinda (2014).

A construção de um novo Porto Caio de águas profundas torna se mas viável para a resolução deste entrave. Projeto implementado pelo governo de Angola zelando o desenvolvimento econômico da província de Cabinda (PORTO CAIO, 2014).

O Porto estará estrategicamente situado a 9 km ao norte de Cabinda, na localidade de Caio. A primeira fase prevê a construção das instalações portuárias e de uma área de serviços de cerca de 100 hectares, que inclui a zona de armazenamento e os escritórios de empresas de transporte e logística (PORTO CAIO, 2014).

2.7.14 Porto de Luanda

O porto de Luanda foi aberto no século XVIII, após a conclusão das suas obras, precisamente a edificação do seu cais otimizando a atracação de embarcações de pequeno porte, na localidade de Porto do Mar, baía de Luanda em Luanda (CONSULADO DE ANGOLA, 2014).

O Porto de Luanda, E.P é uma empresa pública de grande dimensão, dotada de personalidade jurídica, autonomia e poder administrativo, financeiro e patrimonial. De acordo com o Decreto nº 26/98 de 14 de Agosto que aprova o Estatuto Orgânico do Porto de Luanda, a empresa possui como Órgãos sociais Um Conselho de Administração (Órgão de gestão), um Conselho Fiscal (fiscalizador da atividade) e um Conselho Consultivo (Órgão de consulta e informação) (PORTO DE LUANDA, 2014).

Situado adentro da baía de Luanda abrange o interior da Baía, sendo limitada no continente, o Porto de Luanda tem condições propícias naturais, o seu canal permite o acesso em qualquer época do ano maximizando assim a navegação de navios de grande porte a qualquer hora do dia e da noite (PORTO DE LUANDA, 2014).

Sendo o principal porto de Angola, por ele transitam mais 70% das importações e exportações angolanas. As cargas que, mas transitam pelo porto são mercadorias das mais variadas e vão desde a farinha, arroz ou cereais para moagem até aos materiais de construção, produtos manufaturados, viaturas e equipamentos de transporte. Referente à exportação são, sobretudo o café, petróleo (CONSULADO DE ANGOLA, 2014).

As mercadorias podem separar-se em dois grandes grupos produtos industriais e produtos alimentares. A carga e descarga são feita parcialmente por guindastes do porto ou pelos próprios meios dos navios, quando as condições assim o exigem (PORTO DE LUANDA, 2014).

Figura 7 - Porto de Luanda.



Fonte: Porto de Luanda (2014).

O porto de Luanda vive uma situação de congestionamento devido à ineficiência de alguns serviços em nível dos terminais e porto seco, equipamentos obsoletos, fraco investimento ao longo dos últimos anos e fraca produtividade (TOMÁS, 2009).

De acordo com Pushak e Foster (2011) o Porto de Luanda é conhecido pelos longos atrasos e fraco desempenho relativamente a outros portos de África. O tempo de espera dos contêineres, de 12 dias, é o dobro do tempo de Durban, o porto de África do sul com melhor desempenho, e só é rivalizado pelos portos de Moçambique, que funcionam um pouco pior.

A falta de estruturação para alberga navios de grandes portes, a falta de equipamentos para o atendimento com eficiência dos containers, o fenómeno especulação que é proveniente do processo do frete tornando o processo de desalfandegamento de containers originando assim a superlotação, a falta da comunicação eficiente entre a gestão portuária e a os armadores originando assim o uma lentidão no desaguamento das mercadorias (ANGOBELEZA, 2011).

A participação negativa e passiva dos armadores, o tempo médio de espera era de três meses, cobrando sobrestadia calculadas entre 15 mil e 20 mil dólares/dia por navio. Os armadores e outros que transportavam mercadorias para Angola com a subida dos fretes e cobrança desmesurada sobre estadia provocavam um custo adicional para a economia nacional que ultrapassava os dois bilhões de dólares por ano (ITEMBO, 2012).

Segundo Pushak e Foster (2011) as taxas de manuseamento nos portos angolanos estão entre as mais altas de África. A taxa de manuseamento das cargas é quase cinco vezes superior ao que é cobrado no porto de Mombaça (Quênia) e 25 por cento mais altas do que em Durban (África do Sul). As taxas de manuseamento de carga a granel também estão no limite superior do que se observa nos portos africanos.

Figura 8 - Cargas (Porto de Luanda).



Fonte: Porto de Luanda (2014).

O Porto de Luanda está a chegar a uma fase de saturação. A estrutura precisa crescer, mas não temos muito espaço para isso. Com a entrada em jogo do novo porto, vamos estar mais bem contextualizados, no quadro de desenvolvimento econômico do país, por um lado, e no âmbito da atividade portuária em África (VENÂNCIO, 2014).

O Porto de Luanda tem estado a funcionar no limite da sua capacidade nos últimos anos, que foram de grande expansão no comércio exterior angolano e teve um aumento significativo de 68% no fluxo de movimentações de cargas (MACAUHUB, 2014).

No Plano Nacional de Desenvolvimento 2013-2017, o governo atribui especial prioridade a estes projetos, prevendo investir cerca de 8,8 mil milhões de dólares neste setor no decurso dos próximos cinco anos (UCCLA, 2014).

O novo porto ao Norte de Luanda poderá tornar-se hub regional de excelência e servir a região Norte e Centro de Angola e todos os países em torno dessa região, por via terrestre e marítima.

Para isso deverá ter capacidade, pelo menos, até cerca de 50 a 60 milhões de toneladas de carga, pensada e prevista já de início, nas suas zonas de expansão, prevendo capacidade para cerca de 4,5 milhões de TEU de carga de *transshipment*, de *hinterland* e trânsito terrestre mais 5 km de cais e 25 a 30 pórticos de cais, 10 milhões de toneladas de carga geral mais 3 km de cais e 10 milhões de carga de exportação a granel mais 3 km de cais, bem como uma vasta zona franca industrial e logística imediatamente adjacente ao porto, com ligações

rodoferroviárias e marítimas de excelência (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Figura 9 - Novo porto a Norte de Luanda.



Fonte: MINTR (2014).

2.7.15 Porto de Lobito

No âmbito transporte de mineiros do interior de Benguela, surge a necessidade construção do caminho de ferro, ligando Lobito ao planalto de Benguela e seguindo sentido leste alcançando a fronteira Luso-Belga. Assim nasceu o porto de Lobito. Situado na baía de Lobito, província de Benguela, protegido pela famosa restinga, de 1120 metros em 2 cais acostáveis, dispostos em L designados por cais norte e cais sul ambos com fundos da ordem dos - 10,50 m relativamente ao zero hidrográfico além de uma estacada, para pequena navegação, com 150 metros de comprimento, constituída por uma estrutura de madeira assente em vigamento de betão armado e estacaria de ferro com fundos da ordem dos - 3,00 metros (PORTO DE LOBITO, 2014).

Figura 10 - Vista aérea, Porto de Lobito.



Fonte: Porto de Lobito (2013)

O porto de Lobito é gerido pela E.P Lobito, sendo uma empresa estatal provida de poderes administrativos e personalidade jurídica, autonomia e poder administrativo, financeiro e patrimonial (PORTO DE LOBITO E. P, 2014).

O porto de Lobito movimenta 600.000 toneladas anuais, sendo principalmente mercadorias descarregadas, como sereias para moagem e matéria prima, farinha, açúcar, arroz e matérias diversas para a construção e equipamentos. Sendo os mesmo destinados para as outras regiões da mesma província e outras para as restantes das províncias (BRASIL GLOBAL, 2014).

O porto de Lobito como porto nacional tem importância pela sua extensão e uma excelente linha férrea que atravessa o país e auxilia o seu desenvolvimento ao mesmo tempo é considerado um dos melhores portos do continente africano em face de sua privilegiada situação geográfica em relação as linha de navegação do Atlântico (PORTO DE LOBITO E. P, 2014).

Figura 11 - Embarcações, Porto de Lobito.



Fonte: Porto de Lobito (2014).

No âmbito desenvolvimento do corredor do Lobito, desenvolveu se o projeto de ampliação e modernização do Porto do Lobito, comportando 5 fases sendo duas já complementadas. Tendo início no ano de 2008 com a reabilitação do cais existente, com 1122 metros de comprimento, pavimentação do terraplano e a substituição dos carris. Sendo já concluídos (PORTO DE LOBITO, 2014).

A segunda fase comporta com a edificação do Terminal de Minérios tem-se a construção do terminal de Contentores, os trabalhos de extensão do Cais Sul em mais de 414 metros, que terá uma profundidade de 14, 7 metros, a construção do Porto Seco, trabalhos já muito avançados e a Ponte sobre o Mangal inaugurado em Março de 2010 (PORTO DE LOBITO, 2014).

Figura 12 - Ponte sobre o Mangal.



Fonte: Porto de Lobito (2014).

A terceira fase das obras compreende a construção do Terminal de Minérios cujos trabalhos encontram - se em execução. A quarta e quinta etapas consistirão na construção de um Terminal de Contentores para minérios e a criação de um Cais de acostagem de 1.200 metros de comprimento, e a construção de uma ancoragem para navios cruzeiros de luxo e um Clube de Yates, tornando assim o Lobito cada vez mais num destino turístico de referência (PORTO DE LOBITO, 2014).

Depois da conclusão das cinco etapas do projeto a ser desenvolvido na baía do Porto do Lobito, o comprimento total da área de acostagem será de 7,8 Kilómetros em que poderão atracar em simultâneo 20 navios de longo curso, bem como o manuseamento de 11 milhões de toneladas de Carga Geral e 700.000 TEUs/Ano (PORTO DE LOBITO, 2014).

Figura 13 - Projeto a ser desenvolvido na baía do Porto de Lobito.



Fonte: Porto de Lobito (2014).

2.7.16 Porto do Namibe

Anteriormente conhecido como Moçâmedes, o Porto do Namibe foi fundado por brasileiros, em meados do século XIX. O porto do Namibe Está localizado em uma faixa costeira árida, a partir da qual se ergue Huíla, em escarpa íngreme (MRE, 2014).

Concluído em 1957, o Porto comercial do Namibe, situado na baía da cidade que lhe dá o nome, é a mais importante infraestrutura da província, pela qual

passam as importações e exportações das províncias do Sul de Angola. As suas instalações encontram-se divididas em dois sectores, localizados nos dois lados opostos da baía do Namibe. Um situa-se na Torre do Tombo, entre a ponta de Noronha e a Fortaleza de São Fernandes, originando o Porto comercial do Namibe. O outro, situado no Saco - Mar constitui o Porto Mineraleiro (PORTAL ANGOP, 2014).

Figura 14 - Porto comercial do Namibe.



Fonte: ANGOP (2014).

O porto de Namibe é o terceiro maior porto em Angola, tem 870 metros de cais, divididos em três áreas. A Zona 3 é a maior área, com 480 metros. É administrado pela Companhia Portuária do Namibe e tem um rebocador, três gruas de 5-15 toneladas e um levantador de contentores com uma capacidade de 40 toneladas (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

O porto do Namibe movimenta cerca de 200,000 toneladas por ano, incluindo 2,500 TUs que são movidos anualmente. Os bens processados são principalmente produtos manufaturados, alimentos, materiais e equipamentos para o mármore e granito. Este porto assumirá maior importância quando a exploração mineira de Kassinga na província da Huíla se tornar novamente operacional. A profundidade máxima é de 10 metros (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Segundo Neto (2012) o porto do Namibe, embora constitua um polo de desenvolvimento no corredor do Namibe que se alarga aos países limítrofes da SADC, já não consegue dar resposta aos níveis de desenvolvimento da região.

O preço exacerbado sobre as tarifas alfandegárias em relação aos outros portos nacionais, não estabelecem condições concorrenciais distributivas para o tramite de mercadorias destinadas ao mercado interno (FAS, 2014).

No âmbito do Programa de Reabilitação e Modernização dos Portos de Angola. O Porto do Namibe passa por uma reestruturação, visando à melhoria e maximização dos seus serviços prestados. Tendo sido feitos restauro do cais, pavimentação dos parques e vias de acesso, recuperação do sistema de abastecimento de água para os navios, reabilitação das redes contra incêndios e de esgotos, instalação de duas torres de iluminação de 25 metros de altura cada, bem como a instalação de uma empilhadora, um porta contentores de 40 toneladas e uma grua móvel de 70 toneladas, entre outras ações (MINISTERIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Figura 15 - Porto do Namibe.



Fonte: Porto do Namibe (2014).

Sendo assim, o Porto do Namibe passou a ser gerido por uma empresa privada. Sogester como a entidade gestora do porto por um período de vinte anos, com o intento de quantificar a qualidade e consequente a competitividade (REDANGOLA, 2014).

Os portos de Angola desempenham um papel fundamental na dinamização das exportações do país, quer como porta de entrada de mercadorias para África, quer como plataforma para o abastecimento dos países vizinhos e ligação à Europa e a Ásia (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Tabela 3 - Desempenho dos portos.

	Cidade do Cabo	Durban	East London	Port Eliza beth	Walvis Bay	Luanda	Beira	Maputo	Mombaça	Dar es Salaam	Tema
		África do Sul			Namibia	Angola	Moçambique		Quênia	Tanzânia	Gana
Desempenho											
Tempo de espera de contentor - média (dias)	6	4	7	6	8	12	20	22	5	7	25
Tempo de processamento de camiões para recepção e entrega de cargas (horas)	5	5	2	5	3	14	7	4	5	5	8
Produtividade das gruas de contentores (contentores por hora)	18	15	8	15		7	10	11	10	20	13
Preços											
Taxa de manuseamento de carga em contentores (\$ por TEU)	258	258	258	258	110	320	125	155	68	275	168
Taxa de manuseamento de carga geral (\$ por tonelada)		8	8	8	15	9	7	6	7	14	10

Fonte: Diaop, Pushak e Foster (2011).

Referente a tabela acima pode-se constatar que, os portos de Luanda possuem índices da cadeia logística muito precária em relação aos principais portos africanos, sobretudo no desempenho que influencia no aumento dos preços sobre os serviços prestados pelo porto.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente estudo tem como objetivo apresentar resultados sobre determinado problema. Ela planificação dos métodos de pesquisa integrados para a elaboração desta Monografia.

Metodologia consiste no agrupamento de caminhos percorridos em prol do conhecimento (ANDRADE, 1997). De acordo com Lakatos e Marconi (1995), método é o caminho pelo qual se chega a determinado resultado, ainda que esse caminho não tenha sido fixado de antemão de modo refletido e deliberado.

Referente aos métodos de procedimentos, Andrade (1997, p. 108), alega que “os métodos de procedimentos não são específico entre si, eles adaptam-se em distintas áreas de pesquisa.”

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Para a obtenção de resultados do referente estudo, a pesquisa é classificada como uma pesquisa descritiva.

Sendo que o mesmo procura explanar os desafios encontrados pelas empresas importadoras angolanas ao nacionalizarem as sua mercadoria junto ao Porto de Luanda – Angola.

A pesquisa descritiva descreve o relato da abordagem de uma população ou de um fenômeno, determinando a relações entre as variáveis. A pesquisa descritiva é vinculada a coleta de dados com o uso da entrevista e da observação, e como recursos, os questionários, formulários. Sobretudo na pesquisa de levantamento (ALVES, 2006).

Segundo Oliveira (1999, p. 114):

[...] o estudo descritivo possibilita o desenvolvimento de um nível de análise em que se permite identificar as diferentes formas dos fenômenos, sua ordenação e classificação. Os estudos descritivos dão margem também à explicação das relações de cause e efeito dos fenômenos, ou seja, analisar o papel das variáveis que, de certa maneira, influenciam ou causam o aparecimento dos fenômenos.

É categoricamente o estudo mais apropriado para o pesquisador compreender o comportamento de elementos que influem sobre determinados

fenômenos. O processo de coleta de dados da pesquisa descritiva é análogo ao da pesquisa qualitativa, sendo efetuados por: questionário, testes estandardizados, entrevistas, observações e outras técnicas também empregadas em outras modalidades (OLIVEIRA, 1999).

Em relação aos meios de investigação, apresenta-se como sendo bibliográfica, e pesquisa de campo. Portanto a investigação é adaptada também como um estudo de caso. Por meio deste tipo de pesquisa entendesse plenamente o determinado assunto ou fenômeno investigado em seu todo. Que neste estudo da-se caso de conhecer Quais os desafios das Empresas angolanas no processo de Nacionalização das Mercadorias no Porto de Luanda-Angola.

Na definição de Alves (2007, p. 55) pesquisa bibliográfica “é aquela desenvolvida exclusivamente a partir de fontes já elaboradas - livros, artigos científicos, publicações periódicas, as chamadas de papel”

Concernente à pesquisa bibliográfica, o estudo baseou-se primeiramente na obtenção de dados sobre o determinado assunto, se beneficiando dos materiais disponíveis como dissertações, monografias, jornais, sites, boletins.

Quadro 3 - Referencial teórico da pesquisa bibliográfica.

Assuntos	Autores	Temas abordados
Logística internacional	CIGNACCO, DORNIER, KEEDI, LOPEZ, GAMA, MINERVINI.	Logística internacional
Evolução da balança comercial Angolana	MDIC, CNC, MINCO, BNA, DNA.	Evolução das exportações e importações, saldo comercial, empresas importadoras.
Despacho aduaneiro	KEEDI, LOPEZ, GAMA, ALFANDÉGA DE LUANDA-ANGOLA	Despacho aduaneiro, nacionalização de mercadoria.
Portos de Angola, Porto de Luanda, Porto de Benguela, Porto de Cabinda, Problemas dos Portos de Angola	PORTO DE LUANDA - ANGOLA, ALAFANDEGA DE LUANDA. CNC, MINCO, BNA, ANGOLABELEZA, CONSULADO DE ANGOLA RIO DE JANEIRO, MACAUHUB, AICD, REVISTA MARITIMA	Porto de Luanda, organização, serviços, Problemas dos portos de Angola

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2014).

Pesquisa de campo, segundo Oliveira (1999, p. 124) “consiste na observação dos fatos tal como ocorrem espontaneamente na coleta de dados e no registro de variáveis presumivelmente para posteriores análises.”

Pesquisas desta natureza não possuem o isolamento e o controle das variáveis relevantes, favorece a ligação de determinadas condições, comprovados e observados (OLIVEIRA, 1999).

A pesquisa de campo é a averiguação feita em um local natural onde acontece ou aconteceram os fatos ou fenômenos. É nesta pesquisa onde os dados são compreendidos por observação direta (CRASWELL, 2007).

3.2 POPULAÇÃO E AMOSTRA

Para Marconi e Lakatos (1995) amostragem representa uma parcela convenientemente selecionada do universo. Cervo; Brevian e Silva (2007) asseveram que a população referir-se a um conjunto de pessoas, de animais ou de objetos que representem a totalidade de indivíduos que possuem as mesmas características definidas para um estudo.

Referente à população alvo do presente estudo, visa as empresas importadoras de Luanda, sendo composta por 100 empresas registradas no Conselho Nacional dos Carregadores de Angola, que atuam em segmentos diversos industriais e comercio durante o ano de 2013.

A presente pesquisa foi feita com uma parte representativa da população caracterizando-se assim como a amostra, que se constitui nas 17 empresas que responderam os questionários. Para atingir o objetivo proposto foram realizadas entrevistas e aplicação de um questionário, que será elaborado com perguntas fechadas e abertas que serão aplicadas nas 100 empresas importadoras registradas no Conselho nacional dos Carregadores de Angola das quais foram selecionadas empresas que mais importaram no ano de 2013, localizadas na cidade de Luanda. Os questionários foram enviados via e-mails, aos gerentes de importação das empresas.

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

A coleta de dados pode ser de duas naturezas, primário e secundário.

Dados primários que se referem a dados coletados em primeira mão através de entrevistas ou pesquisa de campo. Secundário que são obtidos através de livros, revistas, artigos, jornais (CERVO; BERVIAN; SILVA, 2007).

Segundo Martins e Theóphilo (2009, p. 65) afirmam que:

Se a coleta de dados não for corretamente planejada, todo o trabalho de pesquisa do Estudo de caso poderá ser posto em risco, e tudo o que foi feito anteriormente estará perdido. Para condução de um estudo dessa natureza exige-se muito mais perspicácia e atenção do pesquisador do que outras estratégias de pesquisa. Os procedimentos de coleta de dados não são procedimentos que seguem uma rotina previamente estabelecida.

Os dados deste trabalho foram coletados diretamente no local de interesse do pesquisador. Sendo nas 100 empresas importadoras registradas no Conselho nacional dos Carregadores de Angola. Com a elaboração de um questionário tornando-se dados primários.

3.4 PLANOS DE ANALISE DOS DADOS

A análise qualitativa é a análise que é feita nos dados obtidos no decorrer da pesquisa. Dentro deste tipo de pesquisa nota-se uma pequena variação, onde a problemática é, mas bem trabalhada ao se entender quais são fatores influenciadores em um resultado (CRESWELL, 2007).

Para a interpretação do presente estudo, utilizou-se a técnica qualitativa, com base nas respostas obtidas pelo questionários sendo aplicados com a finalidade de perceber próximas as empresas importadoras de Luanda/Angola os princípios ligados essencialmente aos desafios pelo qual as empresas encaram em nacionalizar as suas mercadorias

Abordagem qualitativa diverge da quantitativa, em norma de não conter o modo estatístico como critério de observação de um estudo, não visando determinar ou incluir excelência (RICHARDSON, 1989).

4 ANALISE DOS DADOS DA PESQUISA

Este capítulo apresenta os resultados obtidos por meio da coleta de dados junto à amostra de empresas importadoras de Luanda/Angola. O questionário foi aplicado por e-mail e por contato telefônico, quando houve a disponibilidade do respondente. Em sua grande maioria, os questionários foram enviados aos profissionais de comércio exterior que obtêm o contato direto tanto com exportação tanto com importação, buscando efetividade nas respostas.

Do total de 100 questionários aplicados, obteve-se o retorno de 17 questionários respondidos, sendo empresas importadoras. A seguir está uma análise detalhada de cada ponto questionado, levando-se em consideração os objetivos específicos da pesquisa.

4.1 PERFIL DAS EMPRESAS

O setor de enquadramento industrial é o mais diversificado assim como o porte das empresas, e o tempo de atuação no mercado externo. Os setores encontrados foram alimentício, autopeça, cerâmico, concessionárias, construção civil, máquinas e equipamentos, metalúrgico, produtos plásticos, produtos elétricos, químico, vestuário.

O setor alimentício é o mais evidente representando sozinho 35,29% das empresas. Nota-se que a província de Luanda registra o maior número de empresas localizadas, totalizando (8) empresas das entrevistadas, outras empresas representaram as províncias de Benguela, Cabinda. Dilowa (2000) assevera que com a deflagração do conflito civil levou o grande êxodo populacional em direção a Luanda. Alguns autores enfatizam que o número de conglomerado dos polos indústrias localizam – se em Luanda, pelo fato de a mesma ser pouco flagelada no decorrer do conflito civil.

O ramo alimentício se sobressaiu na província de Luanda. Já a província de Benguela apresentou um ramo diversificado com os setores metalúrgicos, alimentícios, cerâmico, máquinas e equipamento também não ficando muito distante

ficou a província de Cabinda com um leque de empresas distinto sendo o setor cerâmico, produtos plásticos, produtos elétricos.

Em relação à composição do capital, observou-se que as empresas respondentes possuem o capital predominantemente nacional destacando-se o setor alimentício, por outro lado evidenciou-se também uma diversificação regional das empresas, vale salutar que a composição de capital misto esteve em destaque pelo porte médio.

Pode-se observar que o porte da empresa não influenciou no resultado de tempo com o mercado externo. A maioria das empresas de grande porte trabalha com o comércio exterior a mais de 10 anos. Observa-se que os mais restantes portes têm distintos períodos de atuação com o mercado externo. Vale destacar as empresas de médio porte que por si têm o período de atuação no mercado exterior mais longo.

Observa-se que a maior parte das empresas respondentes participa acima dos 50% nas suas importações, por outro lado se tratando do setor empresarial, com destaque setor alimentício tendo o maior número de empresas com participações diretas nas suas importações. De acordo com a tabela observa-se que grande número das empresas respondente participa diretamente na forma de comercialização, tendo se destacado a província de Luanda com o registro das empresas que utilizam esta forma de importação.

Quadro 5: Enquadramento empresarial.

SETOR	PORTE	LOCALIZAÇÃ O	COMPOSIÇÃ O	TEMPO	PARTICIPAÇÃ O	FORMA	TOTAL	
							F	%
Alimentício	Grande	Luanda	Nacional	10 a 15 anos	Acima 50%	Direta	2	35,29
			Misto	10 a 15 anos	Acima 50%	Direta		
		Benguela	Misto	10 a 15 anos	Acima 50%	Direta	1	
	Médio	Luanda	Nacional	10 a 15 anos	30 a 40%	indireta	2	
			Estrangeiro	5 a 10 anos	40 a 50%	Direta		
	Pequena	Luanda	Nacional	5 a 10 anos	40 a 50%	Direta	1	
Cerâmico	Médio	Benguela	Misto	20 a 25 anos	Acima 50%	Direta	1	11,76
Máquinas e Equipamentos	Pequena	Cabinda	Nacional	5 a 10 anos	30 a 40 %	Direta	1	5,88
	Médio	Benguela	Nacional	5 a 10 anos	30 a 40%	Direta	1	5,88
Metalúrgico	Médio	Benguela	Nacional	Acima de 25 anos	Acima de 50%	Direta	1	5,88
Produtos Plásticos	Médio	Cabinda	Nacional	20 a 25 anos	40 a 50%	Direta	1	5,88
Vestuário	Médio	Luanda	Nacional	20 a 25 anos	25% a 30%	Indireta	1	5,88

Químico	Médio	Luanda	Misto	10 a 15 anos	25% a 30%	Indireta	1	5,88
Autopeças	Pequena	Luanda	Misto	10 a 15 anos	25% a 30%	Indireta	1	5,88
Concessionarias	Pequena	Luanda	Nacional	5 a 10 anos	Acima 50%	Direta	1	5,88
Construção Civil	Grande	Luanda	Nacional	Acima de 25 anos	Acima 50%	Direta	1	5,88
Produtos Elétricos	Médio	Cabinda	Misto	20 a 25 anos	Acima 50 %	Direta	1	5,88
TOTAL							17	100

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

4.2 PERFIL LOGISTICO

Sobre o perfil logístico as empresas importadoras angolanas têm se manifestado de maneira distinta dependendo da sua localidade, e as suas atividades. Nota-se que o porto de Luanda é o mais usado representando sozinho 58,82%. Merece atenção o porto de Lobito evidenciado pelos seus 23,53 % de utilidade portuária.

Na cadeia logística, os portos, especificamente, assumem a função na organização e gerencia de fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de rede de empresas que estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios (SILVA; COCCO, 1999). Com isso, a necessidade dos meios de circulação de assegurarem um máximo de extensão e diversidade no abastecimento dos mercados, e, em um mínimo de tempo no fornecimento de insumos e produtos ao consumidor (SILVA; COCCO, 1999).

Destaca-se que no acondicionamento da mercadoria as empresas importadoras angolanas utilizam, na sua totalidade é 100% usado o container. Verificou-se que nenhuma das empresas utiliza outro tipo de embalagens.

Quadro 6 - Perfil logístico.

QUESTÃO	PORTO	TOTAL	
			%
Porto	Luanda	10	58,82
	Lobito	4	23,53
	Namibe	2	11,76
	Cabinda	1	5,88
Acondicionamento	Container	17	100,00
Modal	Marítimo	17	100,00
Incoterm	CIF	14	82,35
	CFR	2	11,76
	FOB	1	5,88

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Nota-se que as empresas respondentes utilizam com maior frequência o modal marítimo tendo por si só 100%. Por outro lado a pesquisa observou-se uma

grande insatisfação pelos serviços portuários prestados, precisamente no que concerne a movimentação de contêiner sobre os navios atracados. Em relação ao Incoterm, as empresas importadoras angolanas, é mais usado o Incoterm C.I.F representando sozinho 82,35% é do respectivo Incoterm. Vale atestar que existe pouco conhecimento das empresas em relação ao mesmo.

Custos portuários e aeroportuários	0	00							0	00							17	100							17	100
Barreiras sanitárias	0	00							4	23,53							13	76,47							17	100
Barreiras técnicas	0	00							3	17,65							14	82,35							17	100
Barreiras tarifárias (imposto importação)	0	00							4	23,53							13	76,47							17	100
Barreiras tarifárias (imposto de consumo, Emolumentos gerais, imposto selo)	0	00							2	11,76							15	88,24							17	100
Barreiras não tarifárias (cotas, licenciamento)	0	00							2	11,76							14	82,35							17	100
Greves na movimentação e liberação das cargas	0	00							4	23,53							13	76,47							17	100
Falta de estrutura portuária	0	00							2	11,76							15	88,24							17	100
Falta de estrutura aérea	5	29,41							2	11,76							10	58,24							17	100
Falta de estrutura rodoviária	0	00							3	17,65							14	82,35							17	100
Falta de dialogo entre os órgãos intervenientes (MINSA,MINCO, MIT,MINA,MINT)	1	5,88							3	17,65							13	76,47							17	100
Falta de acordos internacionais	3	17,65							5	29,41							9	52,94							17	100
Falta de agilidade na liberação aduaneira	0	00							0	00							17	100							17	100
Desoneração tributaria	2	11,76							7	41,18							8	47,06							17	100

(conclusão)

Informação comercial sobre mercados externos	0	00						5	29,41								12	70,58						17	100
Desburocratização da atividade importadora	0	00						4	23,53								13	76,47						17	100
Redução de custos de transporte e portos	0	00						2	17,76								15	88,24						17	100
Melhoria na infraestrutura portuária	2	11,76						1	5,88								14	82,35						17	100
Melhoria na infraestrutura aeroportuária	1	5,88						4	23,53								12	70,58						17	100
Melhoria na infraestrutura rodoviária	0	00						3	17,65								15	88,24						17	100
Eliminação/ redução das barreiras comerciais em Angola	4	23,53						5	29,41								8	47,06						17	100
Capacitação em comercio exterior	1	5,88						3	17,65								13	76,47						17	100
Ampliação dos acordos internacionais de comercio	0	00						4	23,53								13	76,47						17	100

Fonte: Do autor, 2014.

Assim como a agilidade na liberação aduaneira, o custo portuário também é um fator de importância quando se trata do tratamento de despacho aduaneiro. Observou-se que 88% das empresas acreditam que a falta de infraestrutura adequada disponibilizaria um melhor desempenho no despacho das mercadorias.

Pouco mais de 80% das empresas consideram que a burocracia alfandegária como um fator embaraçador, precisamente no tratamento administrativo em face da burocratização referente aos documentos e as anuências dos respectivos órgãos.

Conforme apresenta o World Bank (2010), o tempo necessário para a liberação alfandegária dos produtos, que representa uma fração relativamente pequena do lead time total, aumenta significativamente quando as mercadorias passam por inspeção física ou por múltiplas inspeções de diversos agentes, tais como: inspeções de padrões de qualidade, órgãos de fiscalização de saúde ou agências sanitárias e fitossanitárias.

Ainda World Bank (2010) assevera que os esforços em andamento quanto à gestão alfandegária necessitam focar com prioridade a resolução de questões que tornam os processos aduaneiros mais lentos como a inspeção física e a proliferação de procedimentos (canal vermelho) em países de menor desempenho logístico.

Com relação ao custo transporte internacional 82% das empresas enumeraram como elemento preponderante em resultar prejuízo, sobretudo pelo longo período de espera, especificamente na retirada o contêiner.

Keedi (2004) afirma que o prazo da permanência do contêiner com o importador, na chegada, é definido na reserva de praça, e o atraso na sua devolução ao armador pode gerar uma multa diária por parte deste, denominada *demurrage*.

Observou-se que 88% das empresas entrevistadas sustentam que as barreiras protecionistas, especificamente as de cunho tarifárias instigam o baixo índice de desempenho das empresas, surgindo como um fator propiciador de prejuízo. Constatou-se que 82% das empresas entrevistadas afirmam que as barreiras técnicas tem sido outro fator pertinente, sobretudo nas inspeções pré e pós embarque, que demandam tempo e ocasiona prejuízo.

Conforme definição oficial da OMC, barreiras técnicas são empecilhos comerciais criados a partir da utilização de normas ou regulamentos técnicos não transparentes ou não reconhecidos internacionalmente, ou ainda decorrentes da

adoção de procedimentos de avaliação de conformidade não transparentes ou demasiadamente dispendiosos (OMC, 2003).

De acordo com Alves, Corrêa e Gadret (2010), o objetivo do acordo TBT é estabelecer regras para garantir que os países não criem obstáculo desnecessário ao comércio internacional por meio de exigências técnicas. Para isso, elas não devem ser mais restritivas do que o necessário para alcançar um objetivo legítimo, como, por exemplo, a segurança nacional e/ou a proteção da humana.

Pode-se verificar que 88% das empresas entrevistadas apontam a inadequada estrutura portuária como sendo o empecilho precursor dos custos e prejuízos, em face da falta da agilidade, a débil gestão portuária, equipamento inoportuno, e a burocratização. Figueiredo (2001) coloca que um porto eficaz deve minimizar a permanência do navio, ou seja, a soma da atracação, tempo de operação e liberação do navio.

Com relação à falta de estrutura rodoviária, nota-se também que 82% das empresas entrevistadas sustentam que a falta de estrutura rodoviária é outro fator de restrição para o sistema logístico, em detrimento da falta de vias alternativas, e de um sistema ferroviário que prioriza o transporte de mercadorias.

Wanke e Hijjar (2009) De todos os custos logísticos, os gastos de transporte são comprovadamente afetados pelo nível de infraestrutura. Além do frete, os gastos com transporte na exportação e importação também envolvem outros itens, como *demurrage* de navios, *detention* de contêineres, diárias de caminhões e diárias de trens, todos associados a penalidade decorrentes por sobrestada e ociosidade desses ativos.

Segundo Novaes (2001) um dos elementos de uma cadeia produtiva no sistema logístico é o “valor de qualidade”, que deve ser considerado tanto no momento de saída da fábrica quanto no decorrer do processo, por ser um ponto decisivo para a imagem da empresa.

Venables (2001) enfatiza que a deteriorização da infraestrutura da mediana para o percentil 75 aumenta os gastos com o transporte em doze percentuais e reduz o volume do comércio em 28%.

Com relação à proposta de melhoria, cerca de 90% das empresas entrevistadas indicaram que os elementos preponderantes para melhor otimizar o sistema logístico apontou-se a redução do custo do transporte e porto, como sendo um fator crucial para a estabilização da competitividade das empresa. Ficando

evidente também a melhoria na infraestrutura rodoviária tendo sido considerada um elemento relevante, quando se coloca em questão sistema logístico, consequente ao modal e os sistemas de entrega.

Os portos são canais de união de diversos fornecedores onde se operam centros logísticos e cadeias de suprimentos (Bichou, 2007). Bichou (2004) afirma que portos são complexos e dinâmicos segundo atividades específicas se diferenciando um dos outros.

Monie e Vidal (2006) a eficiência e a dinâmica de um porto não se limitam apenas às instalações e à capacidade dos navios, mas principalmente ao seu entorno, dadas as atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços, ou seja, sua hinterlândia.

Silva e Cocco (1999) asseveram a qualidade torna-se mais importante do que a quantidade e os portos tendem a emancipar-se, num processo geral de descentralização e desverticalização, de sua subordinação a uma determinada cadeia de valorização industrial.

Constatou-se que 76% das empresas entrevistadas apontam às greves a movimentação e liberação das cargas como um percursor de entraves no sistema logístico, em detrimento sequencial do despacho aduaneiro. Com relação à falta de dialogo entre os órgãos intervenientes 76% das empresas apresentam um descontentamento sobre a burocratização dos mesmos sobre as anuências, criando impasses no processo logístico, e um grande período de espera.

Pode-se verificar que 76% das empresas entrevistadas alegam que a falta de informações comercial sobre mercados externo, torna menos favorável a procura de mercado em ascensão e favorecendo a prospecção de mercado. Por falta de um meio para a obtenção de informação dos mercados.

Sobre a desburocratização da atividade importadora cerca de 70% empresas entrevistadas enumeram como uma medida favorável para o fomento às importações, sobretudo no tratamento administrativo. Referente à ampliação dos acordos internacionais de comércio 70% das empresas alegam que é relevante se a mesma for aplicada constituirá melhor rendimento as importações e abrirá novos leques de mercados para as empresas.

5 CONCLUSÃO

Globalização trouxe para o ambiente portuário a questão da qualidade dos serviços prestados ao consumidor como premissa de comércio da atividade, ocorrendo assim à necessidade de busca por melhor estrutura para a resolução dos problemas a ele inerente. No contexto atual a empresa que não está inserida no comércio internacional está fadada a ao fracasso.

O desafio de importar tornou-se hoje um grande aliado às empresas. Independente de pequena, média ou grande, as organizações que buscam se especializar, não ficam dependentes do mercado nacional. Esta competição faz com que as empresas adotem novos meios para modernizar os seus processos de produção e buscarem assim, melhores alternativas para viabilizar o escoamento de seus produtos, de um modo eficaz e seguro.

Os portos e as rodovias são considerados pontos de ligação que possibilitam o transporte de cargas entre importadores e exportadores. Desta forma o trabalho procurou identificar quais os desafios das empresas importadoras de Angola no processo de nacionalização das mercadorias no porto de Luanda/Angola, identificando o perfil da empresa importadora, o perfil comercial na importação, perfil logístico na importação, barreiras organizacionais e as barreiras externas.

Analisando o primeiro objetivo específico do estudo, que foi identificar o perfil da empresa importadora, verificou-se que a maioria das empresas em Angola possui um perfil de setor de atuação alimentício, também foi apurado que a província de Luanda concentra-se o maior número de empresas. Foi possível verificar que o porto mais usado tem sido o porto de Luanda, confirmou-se que maioria das empresas de grande porte trabalha com o comércio exterior a mais de 10 anos.

Notou-se que a maior parte das empresas participa acima de 50% nas suas importações, não obstante do seu porte e de predominância direta, em relação ao capital empresarial, constatou-se que a maioria das empresas possui o capital próprio para arcar com suas despesas. Observou-se que na questão *incoterm* um grande número de empresas se deleitam do *incoterm* CIF. Observou-se que em relação ao modal que 100% das empresas realizam as importações utilizando o modal marítimo, como sendo mais resolutivo na questão custo, e por a maioria das empresas efetuam as importações em países fora do continente em que estão

situadas. Com relação ao acondicionamento da mercadoria, notou-se que as empresas utilizam o contêiner.

Com relação ao terceiro e último objetivo específico foi destacar as barreiras organizacionais e as barreiras externas impactam nas empresas importadoras. De acordo com o resultado da pesquisa foi diagnosticado que a maioria das empresas alega que as barreiras que mais impactam negativamente têm sido os custos portuários e a falta de agilidade, cada uma com 100% de frequência.

Observou-se que a maioria das empresas (88%) aponta como a burocracia alfandegária uma barreira, no que tange a falta de informação sobre o tratamento administrativo. Constatou-se as barreiras de custos tarifários mostram-se como elementos catalisadores incipientes de gargalos sobre o despacho aduaneiro. Notou-se que a maioria das empresas no quesito melhoria aponta como prioridade do governo angolano a melhoria da infraestrutura portuária, redução de custos de transporte e infraestrutura rodoviária, sendo que as mesmas constituem um grande fator para o processo logístico.

Como proposta sugere-se que com relação ao falta de informações de mercado, seja feita um portal estabelecido pelos órgãos inerente ao comércio exterior angolano contendo a prospecção de mercado e informações a ele vinculadas. Para as empresas mostrou-se que existe uma demanda sobre os seus sistemas logísticos, para a sua resolução propõem-se a utilização do *Supply Chain Management*, a gestão da cadeia de suprimentos aperfeiçoa a redução de custo proveniente do fluxo logístico, porque dele as empresas podem se deleitar.

Criação de uma associação das empresas importadoras de Angola que se tenha maior força junto aos órgãos governamentais.

A descentralização dos polos indústrias oportuniza novas oportunidades e um fluxo logístico em condições para atender as atividades das empresas.

Conclui-se que o tema é bastante pertinente para os profissionais da área de comércio exterior o mesmo contém informações de suma importância para os empresários e agentes governamentais, assim como para os acadêmicos que buscam se especializar e informações mais profundas sobre referido tema.

Ainda como sugestão, aos futuros acadêmicos interessados em realizar um estudo na área de comércio exterior, é imprescindível que se planeje maior tempo para a realização da pesquisa bibliográfica, bem como, a aplicação da

pesquisa de campo, para que os objetivos propostos pelo estudo sejam alcançados na sua plenitude, e é necessário gostar daquilo que se estuda.

Sobre o perfil logístico as empresas importadoras angolanas têm se manifestado de maneira distinta dependendo da sua localidade, e as suas atividades. Nota-se que o porto de Luanda é o mais usado representando sozinho 58,82%. Merece atenção o porto de Lobito evidenciado pelos seus 23,53 % de utilidade portuária.

Na cadeia logística, os portos, especificamente, assumem a função na organização e gerencia de fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de rede de empresas que estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios (SILVA; COCCO, 1999). Com isso, a necessidade dos meios de circulação de assegurarem um máximo de extensão e diversidade no abastecimento dos mercados, e, em um mínimo de tempo no fornecimento de insumos e produtos ao consumidor (SILVA; COCCO, 1999).

Destaca-se que no acondicionamento da mercadoria as empresas importadoras angolanas utilizam, na sua totalidade é 100% usado o container. Verificou-se que nenhuma das empresas utiliza outro tipo de embalagens.

Nota-se que as empresas respondentes utilizam com maior frequência o modal marítimo tendo por si só 100%. Por outro lado a pesquisa observou-se uma grande insatisfação pelos serviços portuários prestados, precisamente no que concerne a movimentação de contêiner sobre os navios atracados. Em relação ao Incoterm, as empresas importadoras angolanas, é mais usado o Incoterm C.I.F representando sozinho 82,35% é do respectivo Incoterm. Vale atestar que existe pouco conhecimento das empresas em relação ao mesmo.

O setor de enquadramento industrial é o mais diversificado assim como o porte das empresas, e o tempo de atuação no mercado externo. Os setores encontrados foram alimentício, autopeça, cerâmico, concessionárias, construção civil, máquinas e equipamentos, metalúrgico, produtos plásticos, produtos elétricos, químico, vestuário.

O setor alimentício é o mais evidente representando sozinho 35,29% das empresas. Nota-se que a província de Luanda registra o maior número de empresas localizadas, totalizando (8) empresas das entrevistadas, outras empresas representaram as províncias de Benguela, Cabinda. Dilowa (2000) assevera que com a deflagração do conflito civil levou o grande êxodo populacional em direção a

Luanda. Alguns autores enfatizam que o numero de conglomerado dos polos indústrias localizam – se em Luanda, pelo fato de a mesma ser pouco flagelada no decorrer do conflito civil.

O ramo alimentício se sobressaiu na província de Luanda. Já a província de Benguela apresentou um ramo diversificado com os setores metalúrgicos, alimentícios, cerâmico, maquinas e equipamento também não ficando muito distante ficou a província de Cabinda com um leque de empresas distinto sendo o setor cerâmico, produtos plásticos, produtos elétricos.

Em relação à composição do capital, observou-se que as empresas respondentes possuem o capital predominantemente nacional destacando-se o setor alimentício, por outro lado evidenciou-se também uma diversificação regional das empresas, vale salutar que a composição de capital misto esteve em destaque pelo porte médio.

Pode-se observar que o porte da empresa não influenciou no resultado de tempo com o mercado externo. A maioria das empresas de grande porte trabalha com o comercio exterior a mais de 10 anos. Observa-se que os mais restantes portes têm distintos períodos de atuação com o mercado externo. Vale destacar as empresas de médio porte que por si têm o período de atuação no mercado exterior mais longo.

Observa-se que a maior parte das empresas respondentes participa acima dos 50% nas suas importações, por outro lado se tratando do setor empresarial, com destaque setor alimentício tendo o maior numero de empresas com participações diretas nas suas importações.

De acordo com a tabela observa-se que grande numero das empresas respondente participa diretamente na forma de comercialização, tendo se destacado a província de Luanda com o registro das empresas que utilizam esta forma de importação.

REFERÊNCIAS

ALFANDEGA ANGOLA. **Institucional 2012.** Disponível em: <<http://www.alfandegas.gv.ao>>. Acesso em: 20 maio 2014.

_____. **Institucional/papel das alfândegas 2014.** Disponível em: <<http://www.alfandegas.gv.ao/papelAlfandega1.aspx>>. Acesso em: 24 maio 2014.

ALVES, F. C. L; CORRÊA, R. O; GADRET, E. T. Ponto focal do acordo sobre barreiras técnicas ao comércio da OMC. In: SILVA, O. M. da (Org.). **Notificações aos Acordos de Barreiras Técnicas (TBT) e Sanitárias (SPS) da OMC: transparência comercial ou barreiras não tarifárias?** Viçosa: MG/DEE, 2010.

ALVES, Magda. **Como escrever tese e monografia.** São Paulo: Campus 2006.

BALANÇA COMERCIAL ANGOLANA. **Angola/balance-of-trade.** Disponível em: <<http://www.tradingeconomics.com/angola/balance-of-trade>>. Acesso em: 22 ago. 2014.

BANCO NACIONAL DE ANGOLA. **Relatório dos valores anuais das importações e exportações.** Disponível em: <http://www.bna.ao/Conteudos/Artigos/lista_artigos_medias.aspx?idc=639&idsc=13912&idl=1>. Acesso em: 15 set. 2014.

CIGNACCO, Bruno Roque. **Fundamentos de comercio internacional.** São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

COCCO,G,;SILVA,G.(Orgs).**Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CONSELHO NACIONAL DE CARREGADORES ANGOLA. **Institucional/Produtos mais importados 2013.** Disponível em: <<http://www.cnc-angola.com>>. Acesso em: 24 maio 2014.

CONSULADO DE ANGOLA. **Portos/Transporte marítimos.** Disponível em: <http://www.consuladodeangola.org/index.php?option=com_content&task=view&id=25&Itemid=49>. Acesso em: 14 jun 2014.

DA SILVA, Andrei. **Gestão Portuária:** Um estudo da competitividade do porto de Imbituva perante o modelo apresentado pelo Banco Mundial (Port Reform – toolkit – module 6 – Port Regulation) de 2007. 2013, 76 p. Monografia do Curso de Administração - Linha de Formação Especifica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC.

DILOLWA, Carlos Rocha. **Contribuição a História Econômica de Angola.** 2 ed. Luanda: Nzila, 2000

DIREÇÃO NACIONAL DAS ALFANDEGAS. **Relatorio anual de importação e exportação do ano 2012,** 2012. Disponível em:

<<http://www.alfandegas.gv.ao/Files/Publicacoes/20130920071701.Boletim%20Informativo%20n%C2%BA%2075.pd>>f. Acessado em: 23 Set 2013

DORNIER, Philippe-Piere et al. **Logística e operações globais**. São Paulo: Atlas, 2000.

GONÇALVES, Alberto Carlos; MEIRELLES, Antero de Moraes. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração**. São Paulo: Atlas 2004.

HISTÓRIA DO PORTO DE CABINDA. Disponível em: <<http://www.portodecabinda.co.ao/PortodeCabinda/História.aspx>>. Acesso em: 20 set. 2014.

HISTÓRIA DO PORTO DO LOBITO. <Disponível em: <http://www.eplobito.net/index1.asp>>. Acesso em: 23 set. 2014

JORNAL DE ANGOLA. **História sobre os portos de Angola**. Disponível em: <<http://www.angolabelazebelo.com/portos-de-angola-e-a-sua-historia/>>. Acesso: em 26 jun 2014.

JUNIOR, Martins Joaquim. **Como escrever trabalhos de conclusão de curso**. 2 ed São Paulo: Vozes 2008.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LIMAO, N.; VENABLES, A. J. Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade. **The World Bank Economic Review**. V. 15, n. 3, p. 451-479, 2001.

LINO, Chirlene Lúcia Francisco. **Análise comparativa do processo de despacho aduaneiro de importação de mercadorias do porto de Luanda/ Angola versus do porto de Itajaí/Brasi**. 2012,98 páginas. Monografia do Curso de Administração- Linha de Formação Específica em Comercio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense-UNESC.

LOPEZ, Jose Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional**. São Paulo: Saraiva 2007.

LUNKES, Rogério. et al. **Tarifas Portuárias: Um Estudo Comparativo entre os Sistemas Portuário Brasileiro e Espanhol**. Administração Pública e Gestão Social, v. 6, p. 127-140, 3 Jul 2014. Disponível em: <file:///C:/Documents%20and%20Settings/lab14/Meus%20documentos/Downloads/Lunkes_Constante_Rosa_Feliu_Fillol_2014_Tarifas-portuarias--um-estudo-_31680.pdf>. Acesso em: 11 set. 2014.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2000.

MDIC. **Evolução do comércio exterior Brasileiro e mundial.** Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1486&ref=608>. Acesso em: 18 maio 2014.

MINCO. **Institucional.** 2014. Disponível em: <<http://www.minco.goov.ao>>. Acesso em: 28 abr. 2014.

MINERVINI, Nicola. **O exportador.** 3 ed. São Paulo: Makron Books, 2001.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006

OLIVEIRA, Silvio Luiz. **Tratado de Metodologia científica.** 2ª edição São Paulo: 1999.

O porto de Luanda tem estado a funcionar no limite da sua capacidade nos últimos anos. Disponível em: <<http://www.macauihub.com.mo/pt/2013/12/26/capital-de-angola-luanda-vai-ter-novo-porto-comercial/>>.. Acesso em: 16 Set. 2014

PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO 2013-2017. Disponível em: <<http://www.novobanco.pt/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

PORTO DE LUANDA. Disponível em: <<http://pt.slideshare.net/aplop/i-encontro-de-portos-da-cplp-apresentao-do-porto-de-luanda>>. Acesso em: 19 set. 2014.

PORTO DE LUANDA. Disponível em: <http://www.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2014/2/12/Porto-Luanda-distinguido-Melhor-Terminal-Regional-Contentores,0a94d006-c81e-4bfd-b65c-1fd7d672f031.html>. Acesso em: 21 set. 2014.

PORTO DO NAMIBE. Como Exportar Angola. Disponível em: <<http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/Publicacoes/ComoExportar/CEXAngola.pdf>>. Acesso em: 23 set. 2014.

PORTO DO NAMIBE. Disponível em: <<http://subvencoes-angola.com/wp-content/uploads/Vers%C3%A3o-final-Relat%C3%B3rio-Linha-de-Base-Munic%C3%ADpio-do-Namibe.pdf>>. Acesso em: 26 set. 2014.

PRETI, Fernanda Calil; WEBER, Beatriz Texeira. **Os efeitos da globalização nos processos de integração dos blocos econômicos.** Santa Maria: Reppila. 20 set. 2003. Disponível em: <<http://www.ufsm.br/mila/publicacoes/reppila/edicao022006/2006%20%20artigo%205.pdf>>. Acesso em: 19 abr. 2014.

PROGRAMA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO. Disponível em: <<http://www.minfin.gv.ao/fsys/PND.pdf>>. Acesso em: 21 set. 2014.

PUSHAK, Nataliya; VIVIEN, Foster. **AICID-Angola relatório nacional infraestrutura em Angola:** Uma perspectiva Continental. Portos de Angola.

Disponível em: <http://siteresources.worldbank.org/ANGOLAEXTN/Resources/AICD-Angola_Country_Report.pdf>. Acesso em: 27 set. 2014.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. São Paulo: Atlas, 1989.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística Aduana**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

ROQUE, Leibi. Comércio internacional: um estudo das principais dificuldades encontradas pelas empresas brasileiras no comércio exterior. **Revista Conteúdo, Capiri**, p. 23-28, 3 jul.2010. Disponível em: <<http://www.conteudo.org.br/index.php/conteudo/article/viewFile/28/24>>. Acesso em: 21 maio 2014.

TAVARES, Patrícia Ferreira Dos Santos Dias. **Análise da competitividade do porto de Itajaí**. 2005. 186 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade do Estado de Santa Catarina - Udesc, Florianópolis, 2005.

TOMÁS, Augusto. Tempo de espera no porto de Luanda passou de 80 a 10 dias. **Revista Marinha**. Disponível em: <http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1304:porto-luanda&catid=101:actualidade-nacional&Itemid=290>. Acesso em: 18 set. 2014.

UCCLA. **Plano nacional de desenvolvimento 2013-2017**. Disponível em: <<http://www.uccla.pt/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges: **Transporte Internacional de Cargas**. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras,2002.

WANKE, P. F; HIJJAR, M. F. Exportadores Brasileiros: Estudo Exploratório das Percepções sobre a Qualidade da Infraestrutura Logística. **Produção**, v. 19, n. 1, p. 143-162, 2009.

WERNECK, Paulo. **Comércio exterior & despacho aduaneiro**. 4.ed. Curitiba: Juara,2008

WTO – WORLD TRADE ORGANIZATION. **International trade statistics 2005**. Genève: WTO Publications, 2003.

ZANGUI, Manuel Venâncio. **Saturação do Porto de Luanda** Disponível em: <<http://portugueseindependentnews.com/2014/03/20/porto-de-luanda-considerado-melhor-terminal-regional-de-contentores/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

APÊNDICE (S)

APÊNDICE A – PERFIL DA EMPRESA IMPORTADORA**PERFIL DA EMPRESA IMPORTADORA**

Setor de atuação:

- () Alimentício
- () Cerâmico
- () Máquinas e Equipamentos
- () Metalúrgico
- () Produtos Plásticos
- () Vestuário
- () Químico
- () Autopeças
- () Concessionárias
- () Construção civil
- () Produtos elétricos
- () Outro:

Qual? _____

Porte da empresa

- () Microempresa
- () Pequena
- () Média
- () Grande

Cidade de localização da empresa:

Composição do capital

- () 100% nacional
- () 100% estrangeiro
- () Misto: majoritariamente nacional
- () Misto: majoritariamente estrangeiro

PERFIL COMERCIAL NA IMPORTAÇÃO

Tempo de atuação nas compras internacionais

- () De 5 a 10 anos
() De 10 a 15 anos
() De 20 a 25 anos
() Acima de 25 anos

Participação das importações nas compras da empresa

- () De 5% a 10%
() De 10% a 15%
() De 15% a 20%
() De 25% a 30%
() De 30% a 40%
() De 40% a 50%
() Acima de 50%

Forma de comercialização

- () Importação direta
- () Importação indireta (via *trading company*)

Principais países fornecedores e produtos importados

[illegible]

Possui representante no exterior

() Não

() Sim

() Qual país?_____.

Os produtos importados são destinados para:

() Consumo próprio da empresa (interno)

() Consumo de terceiros (externo)

() Consumo próprio da empresa para produção de um bem e posterior comercialização no mercado interno

() Consumo próprio da empresa para produção de um bem e posterior comercialização no mercado externo

PERFIL LOGISTICO NA IMPORTAÇÃO

Qual é o porto mais utilizado para nacionalização das mercadorias?

Qual a forma de acondicionamento das mercadorias na importação?

Qual é o modal mais utilizado na importação?

Qual é o Incoterm mais utilizado na importação?

PERFIL BARREIRAS ORGANIZACIONAIS (INTERNAS)

Barreiras internas/organizacionais da empresa às importações (dificuldades e obstáculos que dizem respeito à adequação das capacidades e recursos da empresa que dificultam as compras internacionais):

AFIRMATIVA	POUCO RELEVANTE	RELEVANTE	MUITO RELEVANTE
Dificuldade de acesso a vendedores em outros países			
Pouca experiência gerencial para a internacionalização			
Pouco conhecimento para a internacionalização			
Dificuldade em formar parcerias internacionais			
Dificuldades em acessar/analisar informações sobre mercados			
Falta de um conhecimento maior da cultura de outros países			
Falta de uma estrutura organizacional (dept. de importação)			
Outra:			
Outra:			
Outra:			

PERFIL DAS BARREIRAS EXTERNAS

Principais obstáculos externos às importações da empresa:

AFIRMATIVA	POUCO RELEVANTE	RELEVANTE	MUITO RELEVANTE
Política cambial			
Burocracia alfandegária			
Custo transporte internacional			
Custos portuários e aeroportuários			
Barreiras sanitárias			
Barreiras técnicas			
Barreiras tarifárias (Imposto Importação)			
Barreiras tarifárias (Imposto de Consumo, Emolumentos gerais, Imposto selo)			
Barreiras não tarifárias (cotas, licenciamentos)			
Greves na movimentação e liberação das cargas			
Falta de estrutura portuária			
Falta de estrutura aérea			
Falta de estrutura rodoviária			
Falta de diálogo entre os órgãos intervenientes (MINSA, MINCO MIT, MINA, MINT)			
Falta de acordos internacionais			
Falta de agilidade na liberação aduaneira			
Outra:			
Outra:			
Outra:			

De acordo com a relevância indique prioridades do governo angolano, na perspectiva de fomento às importações:

AFIRMATIVA	POUCO RELEVANTE	RELEVANTE	MUITO RELEVANTE
Desoneração tributária			
Informação comercial sobre mercados externos			
Desburocratização da atividade importadora			
Redução de custos de transporte e portos			
Melhoria na infraestrutura portuária			
Melhoria na infraestrutura aeroportuária			
Melhoria na infraestrutura rodoviária			
Eliminação/redução das barreiras comerciais em Angola			
Capacitação em comércio exterior			
Ampliação dos acordos internacionais de comércio			
Outro:			
Outro:			
Outro:			